12e Année ▱ N° 550. 50 centimes 3 Avril 1909 ▱ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO

LES FRANÇAIS EN ANGLETERRE

WILLIE LEWIS

Le merveilleux Champion du Monde welterweight a triomphé de Jewey Smith à qui il rendait 18 kilos. (Wonderland, 27 mars.)

(Voir page 217.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9 aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départ. 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS

FLIRT

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

RENEZ GARDE, Madame

...s commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...agées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille ...tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ...tragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** ...Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. ...AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. ... Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty*** —

A. Formigny

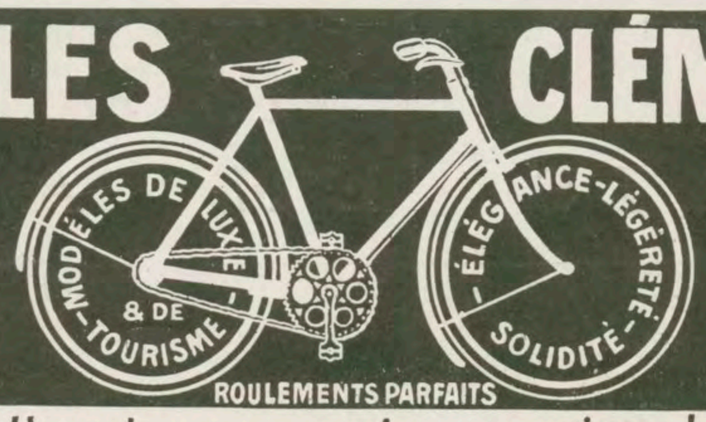
La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12/16 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

CYCLES CLÉMENT



Pré St Gervais — (Seine)

ROULEMENTS PARFAITS

Une heureuse innovation !
"L'HISTOIRE DU CYCLE" traitée dans le Catalogue 1909
— Envoyé GRATIS sur demande —

PLAQUES RADIO-BROM **GUILLEMINOT** ULTRA-RAPIDES

PARFUM **FLORAMYE** L.T. PIVER PARIS

E. KRAUSS

TOKIO
34a, Tsukiji

BUREAUX et USINE :
21 et 23, rue Albouy
PARIS (Xme)

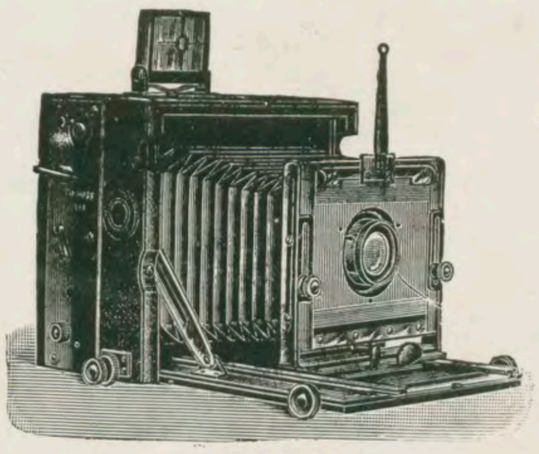
St PÉTERSBOURG
5, rue Gogol

Seule licence de fabrication en France

des célèbres Objectifs KRAUSS-ZEISS

APPAREILS
TAKYR
à obturateur de plaque

La plus grande rapidité.
Le meilleur rendement.



Modèle I
PLIANT
Modèle II
FOLDING
Modèle III
STÉRÉO
Modèle IV
REFLEX

munis des OBJECTIFS KRAUSS-ZEISS

Tourisme ⌀ Sports ⌀ Portrait ⌀ Amateurs

Brochure spéciale n° 24 :: Gratis et Franco
Catalogues de Jumelles :: Longues-vues à prismes
Appareils de projections :: Microscopes

Officiers Ministériels

PROPRIÉTÉ à Paris, r. Notre-Dame-de-Lorette, 14. Cce env. 510 m. 80. Rev. 32.070 f. M. à p. 310.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. not. 27 avril. S'ad. aux not. Mes Faroux et Fauchey, 3, rue du Louvre.

NOISY-LE-GRAND (Seine-et-Oise.) A vendre à l'amiable, 80.000 fraancs. **BELLE** Propriété de campagne. Cont. 1 hectare, environ, faculté conserver le mobilier. S'ad. à Me Jousselin, notaire, 21, Place de la Madeleine.

CHASSE à louer p. 9 ans sur 62 hect. de bois enclavés domaine de M. le Baron Rothschild; 200 m. gare d'Ozoir-la-Ferrière. Adj. mairie de Roissy-en-Brie, 18 avril 1909, 2 h. Dem. affiches et renseign. Me Plessis, notaire, Ozoir-la-Ferrière.

A VENDRE château, parc 20 h., eau, 25 kil. Paris, 2 maisons contiguës, quartier Auber. S'adr. à Me Thirouin, not. à Acy-en-Multien (Oise).

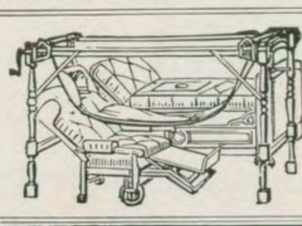
Gd TERRAIN à Paris, r. des Entrepreneurs, 77 (15e arr.) de 4.010 m. Libre de loc. M. à p. 260.000. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 20 avril 1909. S'ad. à Me Ch. Champetier de Ribes, n., r. Ste-Cécile.

VAUCRESSON « Villa Clamart ». Cont. 2.464m. Libre M. à p.: 35.000 f. A adj. sur 1 ench. ch. not. 6 avril. S'ad. Me Laruffer, not., 11, r. de Rome.

PAVILLONS-sous-Bois, Prop. r. Nationale, 218. M à p. 6.000 fr. et de 21 lots de terrains à bât. de 300 à 1.000 m. M. à p. 900 à 3.000 fr. Adj. 18 avril. 1h. en la mairie. S'ad. à Me Chauffriat, not. à Pantin.

PROPRIÉTÉ à Paris, r. d'Allemagne, 105, 107 et 109. Cce 1.578m 39cnv. 2 lots fac. réun. M. à p. 140.000 fr. et 20.000 fr. Rev. 21.960 fr. Adj. 16 avril, 2 h. Etude de Me Chauffriat, not. 101, r. de Paris, à Pantin.

JOINVILLE-le-Pont, av. des Marronniers, 27-27 bis, Prop. et Favillons. Cce 1.750 m., arbre fruit., treilles. M. à p. 12.000 fr. A adj. Ch. not., Paris. 20 avril. S'ad. Me Maciet, not. 160, boul. Sébastopol.



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES

FOUILLARON

VOITURES et VOITURETTES *à changement de vitesse progressif. Grande économie de pneus et d'essence.*

USINES : LEVALLOIS-PERRET

SOCIÉTÉ *Lumière* ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs **COULEURS** est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ
A. & E. LUMIÈRE
Breveté
dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" **Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures**

L'AGENDA LUMIÈRE 1909 format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE.

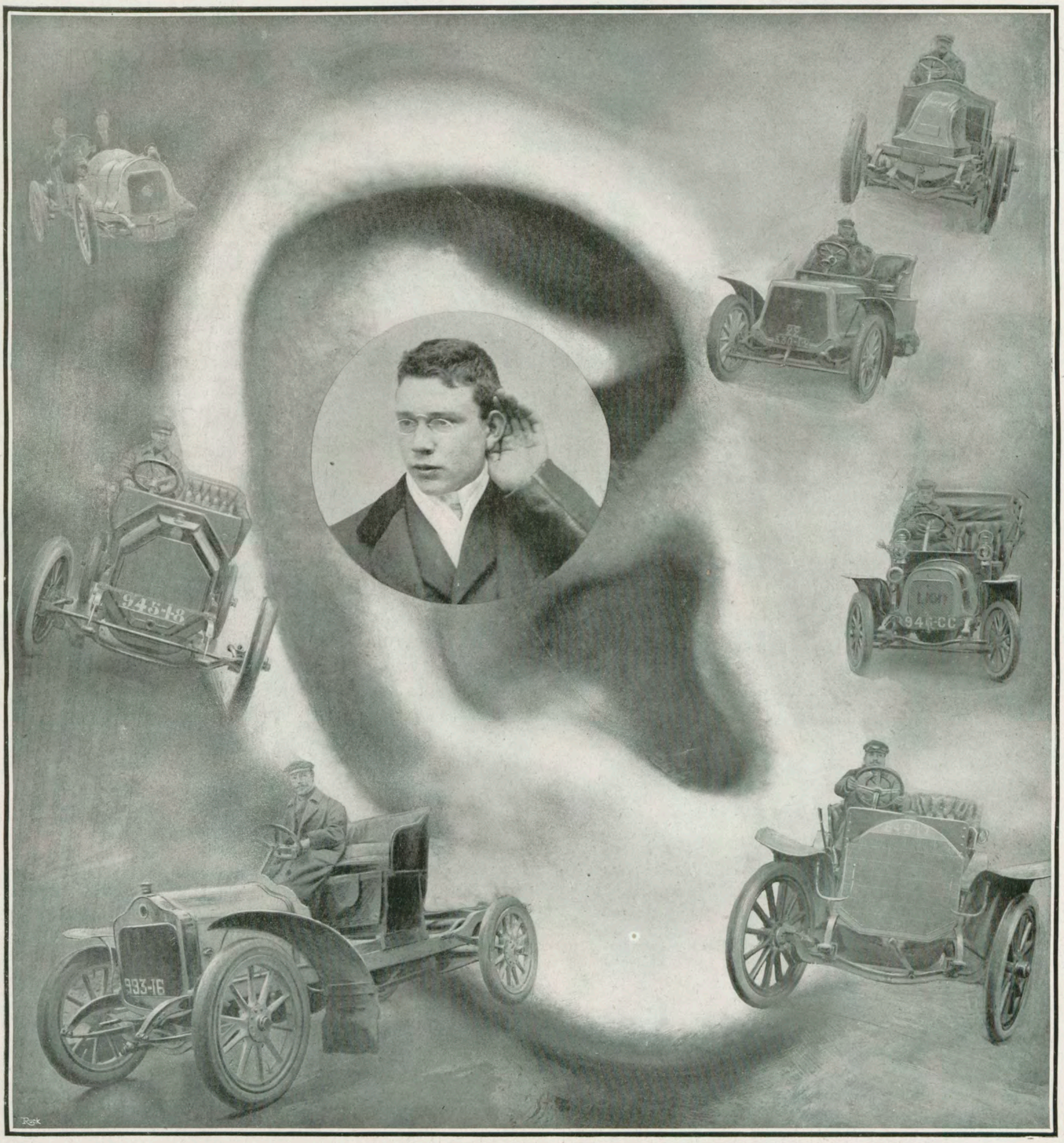
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on april 3rd 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

3 Avril 1909 — N° 550
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



UNE ÉPREUVE ORIGINALE — LE CONCOURS D'OREILLE (1)

S'il est relativement facile de reconnaître une voiture à la vue, par l'inspection de son capot ou des formes générales de son châssis, il est moins aisé de la distinguer à l'oreille, par le simple son du moteur. C'est cependant ce que sont parvenus à faire des mécaniciens experts et à l'oreille musicale. Il y a même des spécialistes qui s'y trompent rarement. Le concours organisé dimanche a fait ressortir les qualités spéciales d'un certain nombre de concurrents, qui ont pu arriver à reconnaître par le bruit et le rythme une série de moteurs tournant à échappement libre et cachés à leur vue. Le gagnant fut M. Gros, un jeune mécanicien de 19 ans, qui reconnut huit moteurs sur douze, malgré les pièges tendus à la perspicacité des concurrents.

(1) Voir page 216.

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

XII. — LES SOUPAPES COMMANDÉES *(Suite)*.

Quelques conseils pour le démontage des soupapes et le réglage de leurs poussoirs — Leurs guides

Nous avons vu, dans notre précédent numéro, comment il fallait s'y prendre pour démonter une soupape, en admettant qu'on ait un aide sous la main.

Si vous êtes seul, soyez astucieux, et remplacez la troisième main qui vous serait si utile par... un peu d'ingéniosité. Un morceau de bois assez gros, placé debout, sur la tête du clapet, assez court pour ne pas sortir du cylindre va faire l'affaire. Vissez à la main de quelques filets le bouchon, par-dessus le bout de bois ; votre clapet sera ainsi bien maintenu, aussi bien pour le démontage que le remontage.

Enfin, on trouve dans le commerce des « lève-soupapes » qui sont d'un emploi commode, et qu'on peut improviser aisément soi-même.

Un poussoir.
Tige en acier qui vient soulever la queue du clapet.

Guidage des soupapes La queue des clapets traverse un guide en fonte, vissé sur la culasse du cylindre ; ce guide, où le clapet doit coulisser à frottement très doux, l'oblige à se déplacer suivant son axe, et, par conséquent, fait que le clapet retombe toujours à la même place sur son siège.

Les surfaces frottantes, guide et queue de clapet, travaillent à une température voisine du rouge sombre, telle qu'il est, à peu près impossible de les graisser. Le graissage accidentel, qui se produit en marche, peut même être nuisible, voici comment :

L'huile entraînée par les gaz d'échappement, vient se glisser dans le guide, y brûle plus ou moins complètement, et y dépose un résidu qui, à peu près fluide à la haute température de régime, durcit et devient pâteux quand le moteur s'arrête.

Quand on veut remettre en marche, la soupape se soulève bien sous l'action du poussoir, mais ne revient pas assez vite sur son siège, gênée par la matière visqueuse qui la colle à son guide ; le moteur se refuse à partir.

Le remède est simple : injecter du pétrole, ou, à défaut, de l'essence par le bouchon correspondant ; ce liquide dissout le dépôt en le ramollissant et permet généralement la mise en route. Cependant, il est possible que son effet soit insuffisant. En ce cas, il faut démonter la soupape et laver à l'essence clapet et guide, puis remonter le tout.

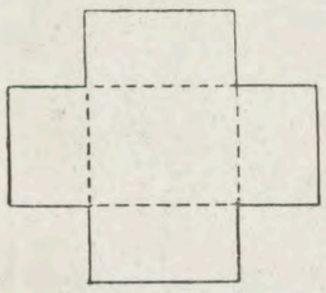


Figure 1.
Feuille de fer blanc coupée en croix latine.

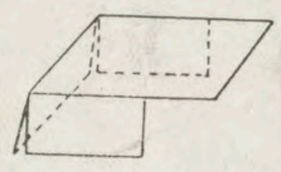


Fig. 2.
La même, rabattue en forme de demi-boîte.

Les poussoirs Les *poussoirs* sont des tiges en acier, guidées dans un guide en bronze, qui viennent soulever la queue des clapets.

Un certain jeu existe entre le poussoir et la soupape correspondante.

Ce jeu est nécessaire pour deux raisons différentes.

D'abord, quand le moteur fonctionne, les soupapes (surtout la soupape d'échappement), s'échauffe. Sa queue s'allonge. Si donc elle s'appliquait exactement sur le poussoir à froid, elle empêcherait, une fois chaude, la soupape de reposer sur son siège.

Le jeu a encore une autre raison d'être. Grâce à lui, quand le poussoir attaque la soupape, il a déjà parcouru un certain chemin. Il a donc acquis une certaine vitesse. La soupape va se lever beaucoup plus rapidement, et le laminage des gaz entre le clapet et son siège sera réduit au minimum, résultat qu'on doit rechercher.

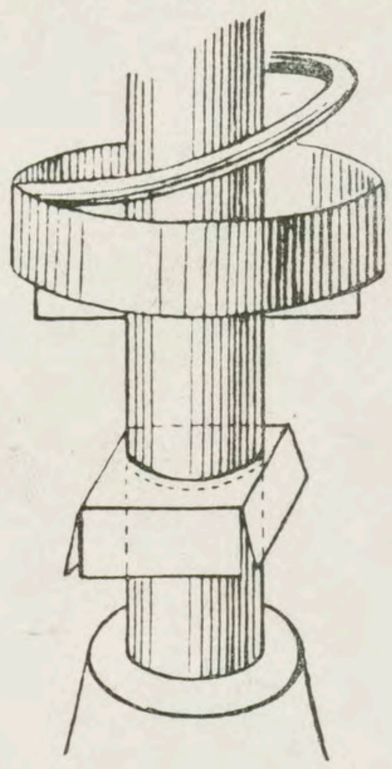
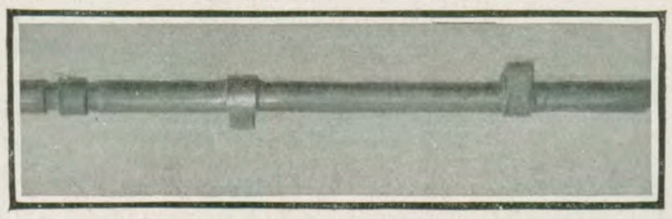


Fig. 3.
La feuille en place et complètement pliée.

Mais ce jeu ne doit pas être exagéré. On peut vérifier sa grandeur en essayant de glisser une pièce de 0 fr. 50 *usée* entre la soupape et son poussoir. Elle doit entrer avec quelque difficulté. Dans les moteurs actuels, des écrous permettent de rattraper le jeu du poussoir. Rien n'est plus facile dans ce cas.



Un arbre à cames.
L'arbre portant les cames ne fait qu'un tour pour deux du moteur.

Bien souvent, au contraire, le poussoir est dépourvu d'écrou. Voici, dans ce cas, un procédé pratique qui rend service :

On découpe, dans une lame de fer blanc, une petite croix (figure 1). Le côté du carré, qui en forme le centre doit être un peu plus grand que le diamètre du poussoir. On rabat trois des branches de la croix, comme l'indique la figure 2, on glisse la demi-boîte ainsi obtenue sous la soupape, les bords en dessous. Il n'y a plus qu'à rabattre le quatrième côté, et le tour est joué (fig. 3). Une telle réparation peut durer quinze jours, et même plus. Dans tous les cas, on peut avoir quelques croix découpées à l'avance dans sa sacoche, leur remplacement n'est pas onéreux.

Les cames Les poussoirs sont mis en mouvement par des *cames*, Les cames sont des disques non circulaires, sur le pourtour desquels vient s'appuyer l'extrémité d'une tige, qui en suit tous les contours. La figure de notre dernier numéro en montre la forme.

La came tourne autour d'un axe, et son mouvement est commandé par le moteur.

Mais, une soupape ne se lève qu'une fois pour deux tours du moteur. L'arbre portant les cames ne fera donc qu'un tour pendant que le moteur en fera deux. Ce résultat est obtenu très simplement. L'arbre du moteur porte un pignon bui engrène avec un deuxième pignon, calé sur l'arbre à cames. Ce dernier a un nombre de dents égal au double de celui du pignon du moteur.

Dans les moteurs à soupapes automatiques, l'arbre de distribution est toujours simple, puisqu'il n'a qu'à commander les soupapes d'échappement ; dans les moteurs à soupapes commandés, il est double ou simple, suivant que les soupapes d'admission et d'échappement sont du même côté ou du côté opposé du moteur.

Dans un monocylindre, il n'y a bien souvent qu'une seule came pour les deux soupapes (1). Dans ce cas, deux petites pièces oscillant autour du même axe transmettent à leur poussoir respectif l'action de la came (fig. 4).

Dans les polycylindres, au contraire, chaque soupape possède sa came. Si les soupapes sont placées du même côté du moteur, un seul arbre porte toutes les cames.

La détermination de la forme de ces cames est un problème important qu'a à résoudre le constructeur pour la bonne marche du moteur. Nous n'avons pas à entrer dans cette étude, qui sort complètement de notre sujet, et nous nous arrêterons là pour la distribution.

La prochaine fois, nous aborderons un sujet un peu plus délicat pour le chauffeur, l'allumage, cause de presque tous ses ennuis !...

(A suivre.) H. PETIT.

(1) Cette disposition est peu recommandable, d'ailleurs, car il n'est pas très aisé de donner à l'aspiration et à l'échappement, les durées qui leur conviennent respectivement.

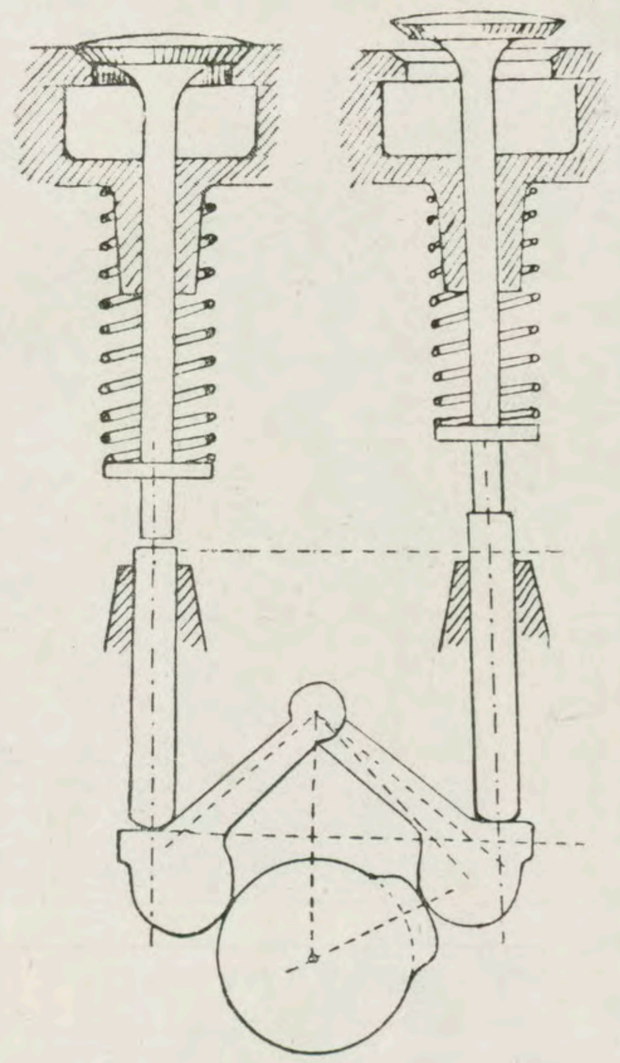


Fig. 4.
Schéma de la disposition de la came unique pour les deux soupapes d'un monocylindre.

Voir les nos 528, 535 et suivants.

LES SIX-JOURS DE BERLIN

Pour la première fois, vient d'être disputée de bout en bout, en Europe, une course de Six-Jours & Elle a remporté un grand succès.

Les Allemands tenant à nous prouver qu'ils étaient de fervents admirateurs du sport cycliste, viennent d'organiser à Berlin une course de Six-Jours qui a remporté un considérable succès. On s'imaginait que semblable épreuve ne réussirait pas en Europe. La foule, qui a assiégé le vélodrome de la première à la dernière heure, a montré combien elle prenait d'intérêt à semblable tentative.

On a répété que c'était la première course de Six-Jours donnée sur le vieux continent. On a exagéré. Il y a deux ans, à Toulouse, pendant 144 heures, quelques équipes devaient se disputer la victoire. Mais, au bout de peu de temps, l'impresario, éprouvant le besoin de voyager, laissa là les coureurs et partit, nanti de la faible recette qu'il avait réussi à encaisser. On en conclut que semblable essai devait normalement échouer en France. C'est peut-être une opinion. Mais je reste toujours convaincu que le manager qui organiserait à l'Hippodrome un Six Days, disputé par les meilleures équipes américaines et françaises, se verrait en maintes circonstances obligé de refuser du monde. Dans ce quartier bien parisien, patrie des noctambules, le public viendrait en foule pour assister aux prouesses des coureurs. Prenez des hommes comme Mac Farland, Moran, Walthour, Rutt, Stol, Berthet, Brocco, Dupré, Léon Georget, Contenet, etc., décidez Petit-Breton à revenir à la piste pour cette colossale épreuve, et vous verrez que ce ne sera plus un succès, mais un triomphe. Il ne faut pas dire qu'il n'en coûterait rien d'essayer, certes, les frais seraient élevés, mais le résultat est tellement sûr, tellement brillant, que j'espère qu'un impresario avisé se décidera à tenter ce que les timorés n'ont pas encore osé entreprendre.

Mac Farland et Moran.

Les triomphateurs de l'épreuve de Madison et de Berlin, Mac Farland et Moran. En Allemagne, ils ont couvert 3.306 kil. 250 m. Pneus Continental.

Pour en revenir à la course de Six-Jours de Berlin, empressons-nous de dire qu'elle a consacré une fois de plus la formidable équipe Mac Farland-Moran. Les deux Américains s'entendent à merveille, au point qu'on pourrait croire que ce sont deux machines mues par le même moteur. Mais, si nous connaissions déjà la valeur de ce team, nous n'avions qu'une confiance limitée dans l'endurance des Berthet, des Poulain et des Brocco, pour ne citer que les principaux. Or, ils accomplirent des performances magnifiques. Tandis que Brocco avait déjà tâté des Six-Jours, à New-York, à la dernière course, Berthet, lui, semblait à tous trop délicat, trop fin, pour tenir pendant un aussi long laps de temps. Ces craintes étaient bien exagérées, puisque non seulement il tint avec un courage et une énergie magnifiques, mais encore qu'il réussit à se classer second, en compagnie de Stol, le coureur sans qui on ne peut concevoir course de Six-Jours.

En ce qui concerne l'incident Jacquelin (n'y a-t-il pas un incident Jacquelin, chaque fois que notre vieux champion prend part à une course), on aurait pu passer l'éponge, en égard à l'état d'énervement dans lequel se trouvait le vétéran et à l'acte peu courtois du coureur qu'il a si brillamment boxé. Mais il s'agit d'un récidiviste et il est à craindre que notre éternel pioupiou ne s'en tire sans y laisser quelques plumes. Regrettons ce mouvement de colère, en somme bien excusable.

Un coureur le fait tomber. Son premier acte en se relevant est de châtier celui qui, voyant échapper un de ses camarades, n'avait rien trouvé de mieux que de le tirer par l'épaule, de là la cause de tout le mal.

JACQUES BAUDIER.

Brocco-Passerieu.

L'équipe Brocco-Passerieu a fait une très belle course, terminant à huit tours des leaders. Passerieu débutait dans ce genre d'épreuve.

Stol-Berthet.

L'habitué des Six-Jours, Stol, et le débutant en grand fond, Berthet, ont fini seconds à un tour des vainqueurs.

Poulain-Léon Georget.

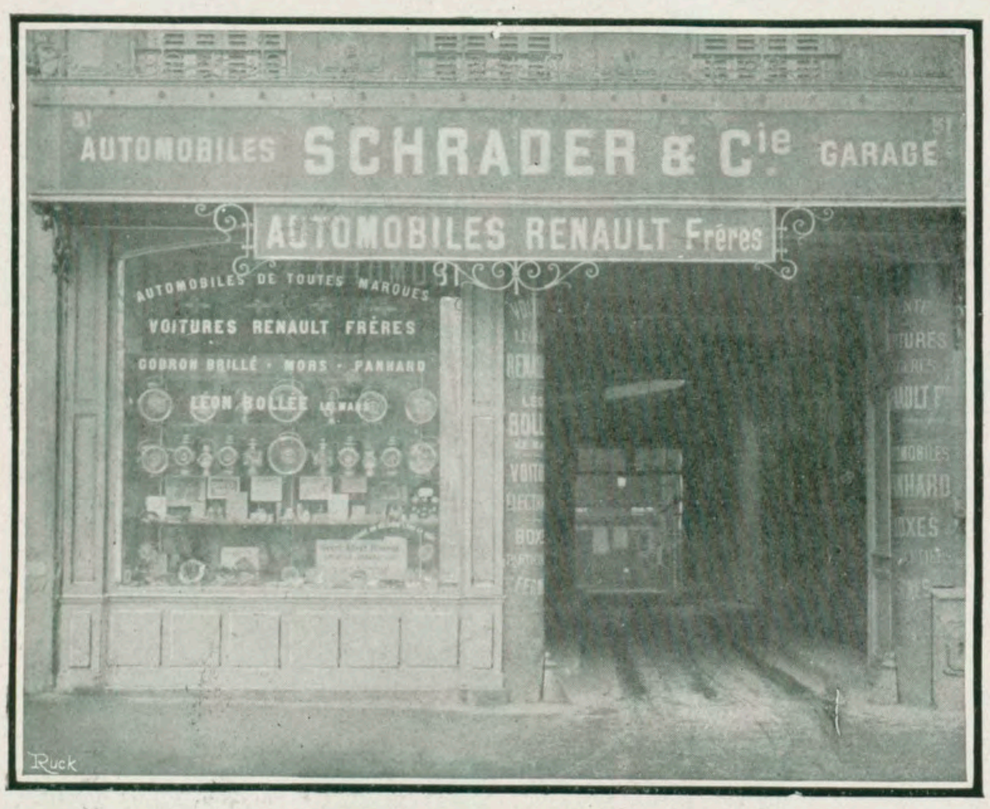
Le sprinter Poulain et le stayer Léon Georget se sont classés sixièmes, à 16 tours. Poulain a étonné le public par son endurance.

LA SEMAINE DE CANNES

LE DOCTEUR DURAND, GAGNANT DE LA COUPE DE CANNES

La semaine automobile de Cannes s'est terminée par la victoire du Docteur E. Durand qui a pris la première place du classement général avec sa voiture légère Bayard-Clément 8 chevaux, 4 cylindres. Vainqueur pour la troisième fois, toujours sur Bayard-Clément, le Docteur Durand remporte définitivement la Coupe offerte par l'Automobile-Club de Cannes. Il prend également la 3e place avec sa 20 chevaux Bayard-Clément. La catégorie des voitures à deux places revient à Garbero. *(Voir page 224.)*

Le Concours d'Oreille



Le garage Schrader et Cie.

C'est dans ce vaste garage, admirablement organisé, que fut disputé le concours d'oreille.

Cet original concours, organisé par l'*Auto*, consistait à reconnaître au seul son du moteur la marque d'une voiture cachée aux yeux des concurrents. Il se disputait dans le garage Schrader et Cie, le mieux aménagé de Paris et situé en plein cœur de cette cité de l'automobile qu'est l'avenue de la Grande-Armée. Au milieu des deux cent cinquante ou trois cents voitures neuves ou d'occasion qui y sont en vente ou en garage, une douzaine furent choisies, parmi celles dont les moteurs ont une résonance particulièrement caractéristique et amenées devant le rideau qui cachait aux concurrents la vue de ces voitures. Le gagnant fut M. Gros, un jeune mécanicien de 19 ans, qui reconnut 8 moteurs sur 12 ; il remporta la médaille d'or.

Mort de F. Renault

Fernand Renault n'est plus. Après avoir aidé ses frères, Marcel et Louis à fonder une usine d'automobiles au début de l'évolution de la nouvelle industrie, et contribué par son travail au merveilleux développement de sa maison, il nous quitte, laissant une famille désolée et causant un nouveau vide dans notre monde automobile qui, depuis quelques mois, voit, le cœur serré, partir l'un après l'autre ceux dont l'énergie, l'intelligence, le dévouement amenèrent la rapide prospérité de l'industrie automobile.

Fernand Renault.

qui vient de mourir à l'âge de 44 ans.

Il fut le dernier des trois frères venu à l'industrie automobile. Pendant que Marcel et Louis construisaient leurs premières voitures, Fernand continuait à diriger la maison de drap de la place des Victoires, propriété de la famille. Il entra bientôt à l'usine de Billancourt et remplaça son frère Marcel, comme directeur commercial, à la mort de ce dernier. Il venait de se retirer définitivement, atteint par une maladie qui ne pardonne pas, mais dont il ne soupçonna pas, heureusement, jusqu'au dernier moment, la gravité.

Combien pénible nous fut cette matinée de printemps pendant laquelle quelques centaines d'amis vêtus de noir se serraient la main, silencieux, saluant la dépouille de celui qui fut un victorieux et un modeste.

Combien nous avons souffert avec Louis Renault qui voit Fernand, après Marcel, le laisser seul à la tête de leur œuvre commune, devenue grande, belle, et à laquelle, après ces terribles journées, l'on essaie de s'attacher plus intimement encore que jadis pour essayer de moins penser à ceux que l'on aime.

Nous adressons à Louis Renault qui se trouve seul maintenant, comme il se trouvait seul il y a dix ans, quand il commençait à construire ses petites voitures, aujourd'hui devenues grandes ; à tous ses proches, si cruellement éprouvés par un deuil nouveau, qui vient faire revivre la plaie non cicatrisée depuis six ans, nos plus émues condoléances et l'expression de notre douloureuse sympathie.

René Tampier.

Le Championnat militaire de Football-Association

Deux curieux instantanés pris pendant le match.

La finale du Championnat militaire de Football-Association, disputée dimanche au Stade de Colombes, mettait en présence l'équipe du 129e de ligne, du Havre, et celle du 9e bataillon de chasseurs à pied, de Longwy. Les lignards l'emportèrent, par quatre buts à zéro, sur les petits vitriers.

L'INVINCIBLE WILLIE LEWIS

Aucun poids moyen ne pouvant mettre Willie Lewis en difficulté, on est obligé de l'opposer à des poids lourds de valeur dont il se joue d'ailleurs

Willie Lewis, cette merveille de la boxe, a juré de nous étonner à chacune de ses nouvelles exhibitions. Tous les meilleurs poids moyens lui ont été opposés, à aucun moment ils n'ont pu faire impression sur lui. Aussi les dirigeants du Wonderland ont-ils été forcés de prendre le parti de lui chercher des adversaires parmi les poids lourds. Je sais bien qu'on peut répondre : « Mettre en présence un poids lourd et un welterweight n'est pas sportif. Si le poids lourd triomphe, la défaite ne constitue pas une déchéance pour son antagoniste. »

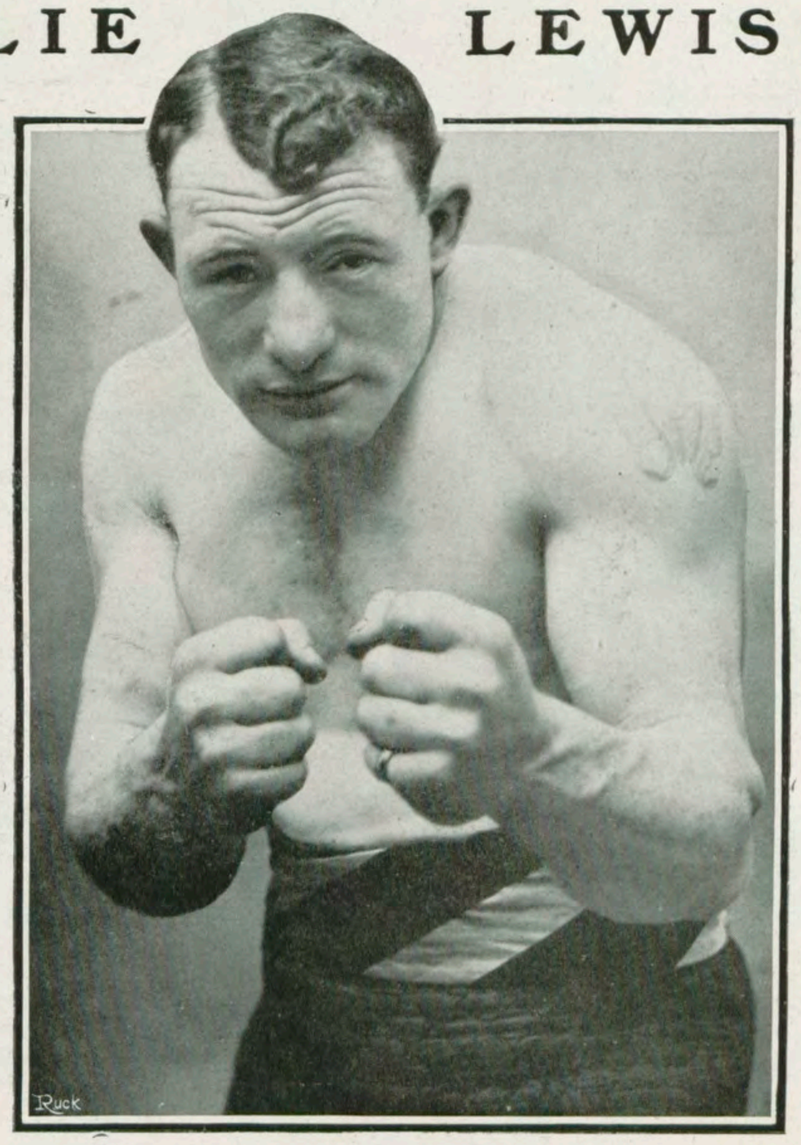
Je suis absolument de cet avis, mais si le welterweight gagne, on est obligé d'admirer la valeur de cette prouesse pour ainsi dire impossible. Il est indubitable que si Willie Lewis avait été opposé à un homme lourd, mais ne sachant pas boxer, le handicap n'aurait pas été si difficile à combler. Mais de toutes façons, la performance aurait été belle, car lorsqu'une différence de 18 kilos sépare deux hommes, le plus léger est toujours à la merci d'un mauvais coup placé par son antagoniste plus puissant.

L'adversaire de Lewis n'était pas le premier venu. Il est certain qu'il ne verra jamais son nom sur la liste des champions du monde, mais il a été trouvé digne d'être opposé à Tommy Burns qui le mit knock-out au cinquième round et à Sam Mac Vea qui obtint le même résultat en quatre reprises. Peut-être, pouvait-on dire, après son exhibition en face de Burns, que celui-ci l'avait ménagé, mais un fait certain, c'est que Sam Mac Vea n'avait qu'un objectif : le knock-outer en moins de temps que ne l'avait fait Tommy Burns. Ce résultat nous prouve que l'adversaire de Willie Lewis était un homme très résistant, se couvrant bien et se défendant avec une énergie opiniâtre.

Aussi le résultat de sa rencontre avec le champion du monde welterweight était-il problématique. Lewis était certes plus scientifique, plus rapide, mais Jewey Smith avait une telle puissance dans ses attaques, ses coups arrivant en même temps du droit et du gauche étaient si durs que, à plusieurs moments, les 67 kilos semblaient en péril devant les 85 kilos. Malgré toute sa science d'esquive, Lewis fut bien obligé d'encaisser quelques coups et il en portait les traces derrière la tête. D'ailleurs, il avait un autre handicap qui n'était pas à dédaigner : une profonde coupure entre le pouce et l'index de la main droite se rouvrit au cours du premier round, et Lewis saigna si abondamment que le cuir du gant était traversé. Et malgré cela, il mena la danse de bout en bout, manquant même de mettre son gros adversaire knock-out au neuvième round.

Avant de terminer, je me fais un plaisir d'annoncer que le maître Charlemont et la société la Boxe française ont décidé d'organiser le 7 avril une grande réunion. Elle est destinée à montrer que la boxe française, quelque peu délaissée depuis l'avénement de la boxe anglaise en France, n'a rien perdu de ses qualités.

J. M.



Jewey Smith.

L'adversaire de Tommy Burns et de Sam Mac Vea, malgré son avantage de 18 kilos, n'a pu vaincre Willie Lewis.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

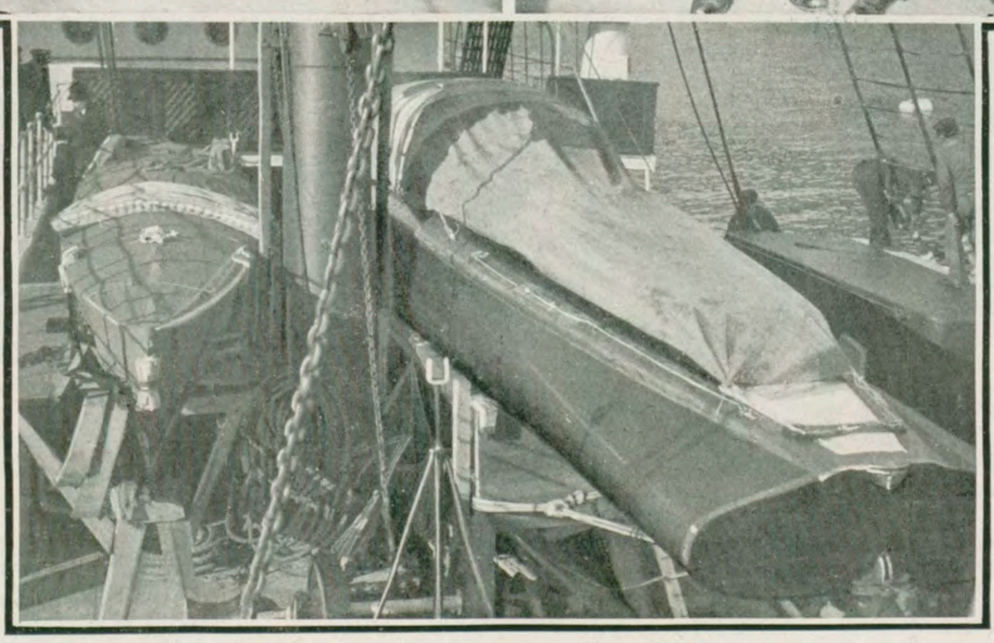
LES CANOTS AMÉRICAINS A MONACO

L'équipe du *Standard*.

M. Price Mac Kinney, propriétaire du Standard, *a pris la précaution d'apporter d'Amérique son esssence et son huile.*

L'équipe du *Dixie II*.

Son propriétaire M. Edward S. Schrœder a le plus grand espoir dans les qualités de vitesse de son racer.



Les deux canots à bord du *Germania*.

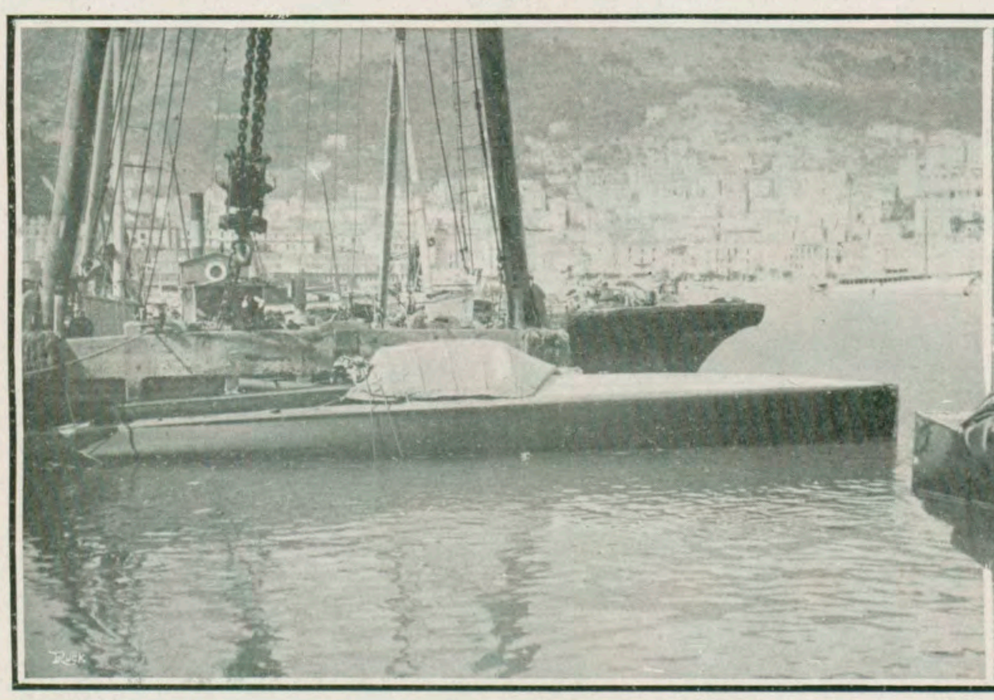
Les deux représentants américains firent le voyage d'Europe sur le pont du transatlantique Germania *qui les amena directement à Monaco.*

A grand'peine, les deux racers américains furent amenés de New-York à Monaco

La venue en France des deux racers américains, le *Standard* et le *Dixie II* qui vont prendre part au Meeting de Monaco a été l'occasion d'un événement extraordinaire : l'entrée d'un transatlantique dans le port de Monaco. Les deux canots avaient été, en effet, embarqués le 6 mars à bord du *Germania*, paquebot de 9.000 tonnes de la Compagnie Fabre qui fait le service de New-York à Marseille avec escale à Naples.

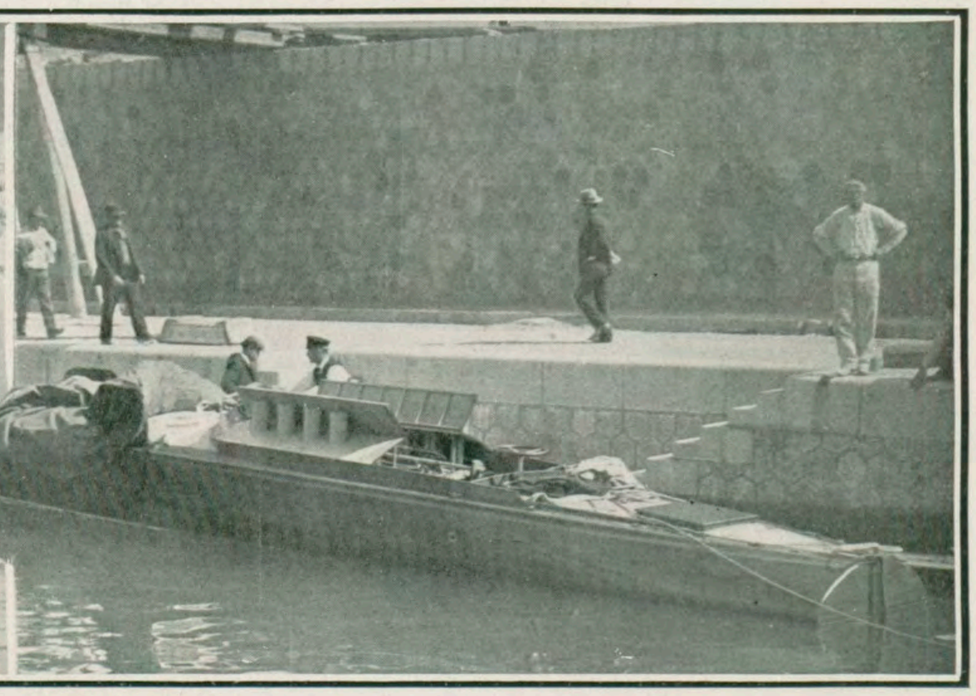
Le *Germania* arriva en rade de Villefranche le dimanche 21, à 3 heures. On s'aperçut aussitôt que le matériel nécessaire au débarquement manquait absolument. Les pistolets des mâts avaient cassé au départ de New-York et les mâts de charge étaient insuffisants pour supporter les 7 tonnes du *Standard*. Le *Germania* se dirigea donc sur Monaco. C'est la première fois qu'un navire de cette importance (150 m. de long) entrait dans le port monégasque. Il fallut l'aide de deux remorqueurs pour arriver à faire tourner dans le port, préalablement débarrassé, l'énorme navire. Grâce au ponton-grue Fontana utilisé pour les travaux du port, les deux racers purent être soulevés. Mais, comme il était trop tard, la nuit tombant, pour les débarrasser de leur emballage, ils furent descendus à l'eau dans leur ber, au grand désespoir des photographes. A 8 heures, le *Germania* reprenait la route de Marseille. Il eut été très regrettable qu'un incident vint empêcher les représentants américains de prendre part aux épreuves. Ce sont deux concurrents redoutables, dans lesquels leurs propriétaires ont la plus grande confiance. Le *Standard* aurait, paraît-il, aux essais, atteint 38 milles marins, 70 kilomètres à l'heure. « Mais, ajoutent les marins américains, en pleine mer, pas dans le port, comme les vôtres! »

M. V.



Le *Standard*.

Ce racer de 2e série à M. Price Mac Kinney a fourni, paraît-il, aux essais, en mer, faits en rade de New-York, une vitesse de 38 milles marins, 70 kilomètres à l'heure. Magnéto Bosch.

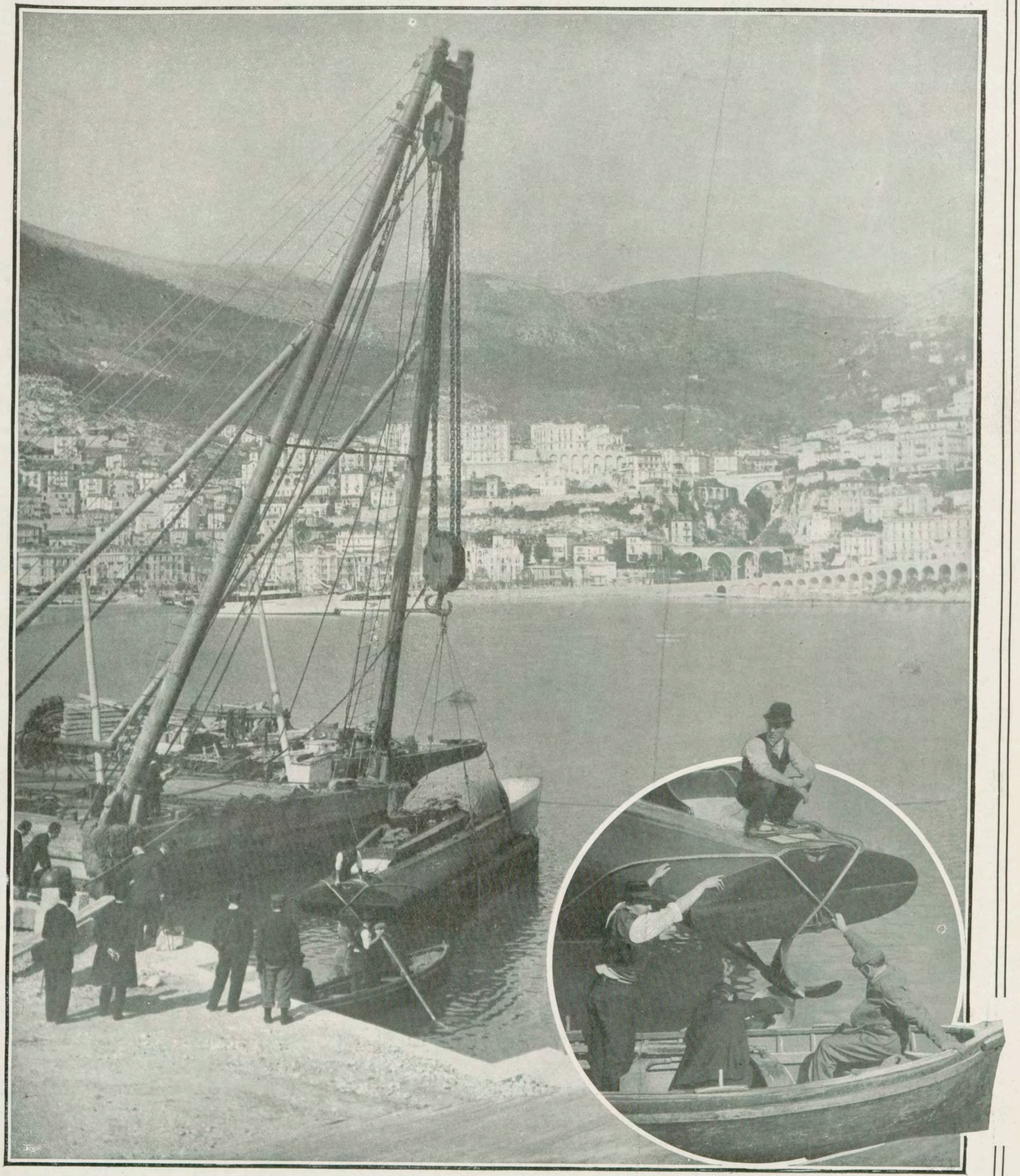


Le *Dixie II*.

Muni d'un moteur à 8 cylindres en V, le racer américain donne une excellente sensation de vitesse. Ce sera un des concurrents les plus redoutables pour la Coupe des Nations.

(Photographie de notre envoyé spécial.)

LES CANOTS AMÉRICAINS A MONACO



LA MISE A L'EAU DU *DIXIE II* DANS LE PORT

Les deux canots américains, le Standard *et le* Dixie II, *qui vont prendre part au Meeting, ont été amenés de New-York en Europe sur le pont du transatlantique* Germania. *Celui-ci, ne pouvant les décharger par ses propres moyens, dut entrer, non sans grand'peine, dans le port de Monaco. La nuit tombant, les deux canots furent mis à l'eau dans leur ber, d'où ils ne purent être sortis que le lendemain matin.*

La Vie au Grand Air

LES CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX DE CROSS-COUNTRY, RUGBY ET HOCKEY

Le match de hockey France-Angleterre.

L'équipe nationale de France rencontrait à Mill Hill l'équipe d'Angleterre, cette dernière l'emporta par 9 buts à un.

La France envahit l'Angleterre — Battus partout, partout, nous sauvons l'honneur — Bouin, Lanes et Salarnier se distinguent

Ce fut presque une invasion, que ce débarquement de trois équipes françaises qui, le même jour, en Angleterre et en Irlande, allaient tenter la chance.

Elles étaient parties sans espoirs démesurés, nous sommes, hélas! devenus un peu sceptiques pour ce qui est de notre actuelle valeur sportive, mais bien décidés à soutenir fermement leurs chances. Elles ont bien fait, car si chacune des trois équipes fut battue, elle ne le fut pas sans s'être bravement défendue et avoir montré à ses adversaires que la France vaut quelque chose. Et puis, pourquoi nous plaindre? N'avons-nous pas eu le second du Cross des Cinq Nations disputé à Derby, et un second qui fut, durant presque toute la course, le premier, et aurait pu l'être encore à l'arrivée, s'il avait eu un peu plus d'audace.

S'étant soigneusement entraîné durant tout l'hiver sur le terrain mou, Bouin ne pouvait que se trouver à son aise sur l'hippodrome et sur les prairies où se déroulait la plus grande partie de la course. Aussi, se fit-il montrer avant le départ le champion d'Angleterre pour être bien sûr de ne pas le perdre de vue durant l'épreuve.

Et la ronde commença, et Bouin, le cure-dents au coin des lèvres, colla ferme au peloton de tête, puis se mit à mener lui-même, avec cette conviction bien arrêtée de ne laisser passer personne avant la fin.

Il eut du reste raison, car cela lui permit, grâce à un train soutenu, d'égrener peu à peu le peloton de tête, pour finalement se trouver seul avec Wood, le champion du Sud de l'Angleterre. Celui-ci, au fond, beaucoup plus fatigué que notre champion, essaya, mais en vain, de le lâcher à deux reprises, mais dut chaque fois s'incliner devant sa résistance. C'est à ce moment exact que Bouin eut dû partir pour gagner, il ne le fit, il eut tort, car il était de beaucoup le plus frais. Aux deux cents mètres, Wood partit brusquement et prit 10 yards à son adversaire surpris. Le poteau était proche et le handicap sévère à regagner. Bouin n'hésita pas, et yard par yard remonta presque son adversaire qui, hélas! avait encore un vieux reste d'énergie disponible, puisque le Marseillais ne put franchir le poteau que 3 yards après lui.

L'équipe française fut classée quatrième, alors que l'an dernier, elle avait eu la deuxième place, mais handicapée comme elle l'était par le forfait incompréhensible de Keyser, Lizandier et Dreher, affaiblie encore par l'abandon de Versel et de Filliâtre, elle ne pouvait faire mieux, et l'on peut dire que, complète, elle eût encore été la seconde.

L'*Athletic News*, dans son compte rendu, après avoir longuement fait l'éloge de la performance de Bouin et de la sportivité dont il fit preuve en ramassant en cours de route Coales, victime d'une chute, annonce à ses lecteurs que le coureur français prendra part très probablement au Championnat d'Angleterre des 10 milles. Nous ne savons quels sont les projets de Bouin à cet égard, mais nous sommes heureux de voir qu'il ne craint pas la lutte, ce qui devient de plus en plus rare chez les coureurs de classe.

Pendant que les prairies de Derby retentissaient des acclamations de la foule enthousiaste, notre équipe nationale de Rugby (troisième manière) se mettait en ligne à Dublin contre le quinze National Irlandais. Après l'inoubliable, mais amère leçon, qu'elle avait reçu des Gallois, cette pauvre équipe allait-elle faire bonne figure devant les tenants de la verte Erin? Telle était la question qui se posait à tous.

Notre brave quinze se chargea d'y répondre de la meilleure façon en ne se laissant pas écraser et, chose inattendue, en dominant même ses adversaires pendant toute la fin du jeu, puisque, durant les dernières minutes, il trouva moyen de marquer deux essais, dont un suivi de but, soit 8 points, alors que jusque-là il n'avait rien à opposer aux 19 points des Irlandais.

La 3e équipe française qui, en ce célèbre samedi de mars, alla tenter la chance de l'autre côté du détroit, fut notre team de hockey. Il ne faut pas s'étonner du résultat de la partie, 9 buts anglais contre 1 français. Il était prévu d'avance.

Salarnier, dont on avait déjà parlé en Angleterre lors des matchs olympiques, a acquis ce jour-là une réputation que bien des Anglais voudraient avoir. A entendre les compétences, il n'est pas actuellement de meilleur goal keeper au monde et quelques-uns de ses arrêts dont un "miraculeux" de la main gauche ont été le prétexte à des constatations élogieuses de la presse d'Outre-Manche. L'an prochain, peut-être, nous ferons mieux encore.

L. DE FLEURAC.

Bouin, second dans le Cross des Cinq Nations.

Le champion de France fit, dans le Cross International, une course merveilleuse donnant, pendant toute l'épreuve, l'impression d'être le meilleur homme du lot.

Une passe des Anglais.

Nos représentants offrirent une belle résistance pendant toute la partie et Salarnier s'affirma comme le meilleur goal-keeper du monde.

Une haie dans le Cross des Cinq Nations.

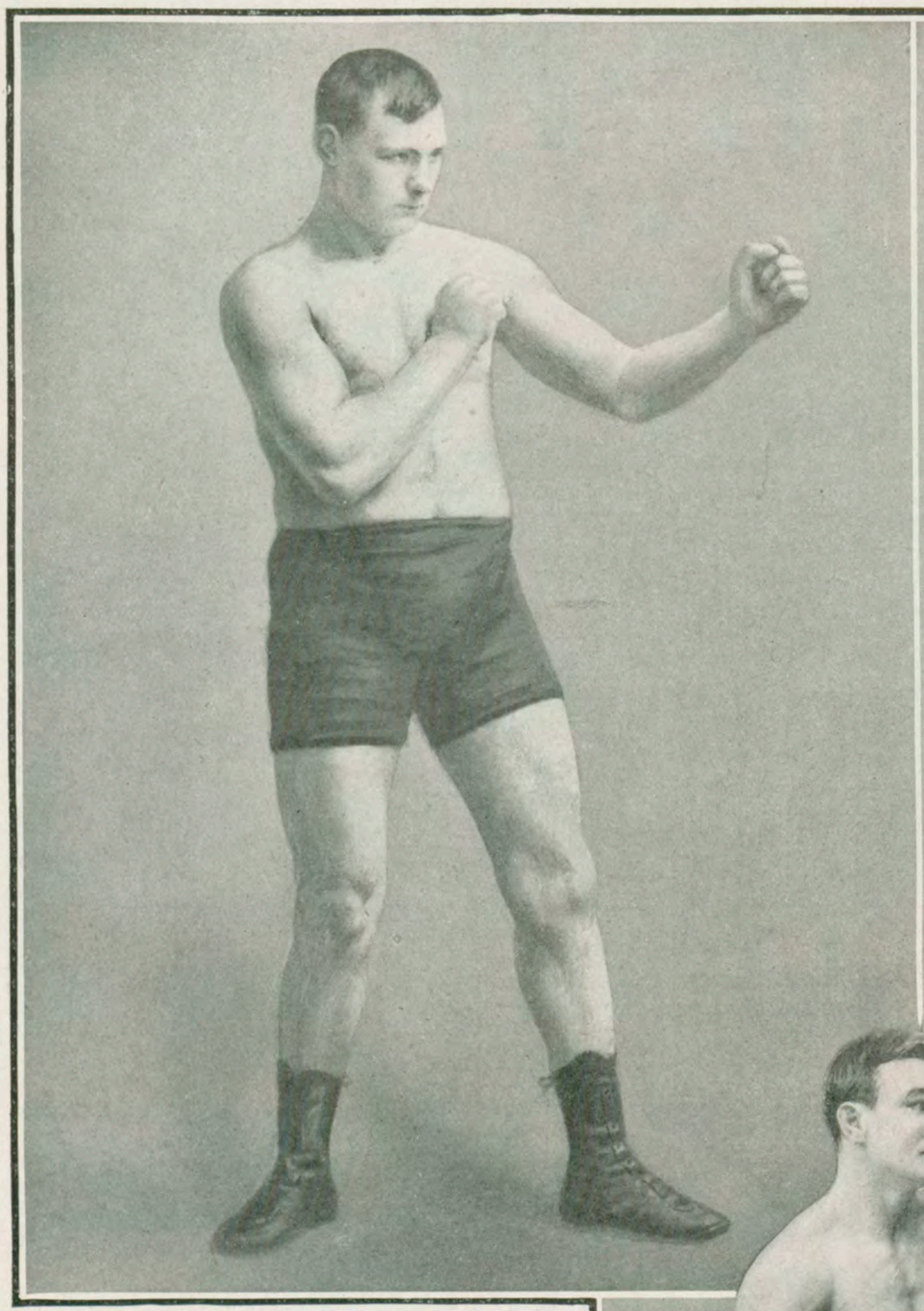
Si notre champion prit la seconde place, l'équipe de France ne put que se classer quatrième, devant la seule équipe de Galles.

L'arrivée du Cross des Cinq Nations.

Après avoir mené toute la course, Bouin fut débordé dans les derniers cent mètres par Wood qui lui prit 3 mètres. Les 16 kilomètres furent couverts par le premier en 58 m. 3 s.

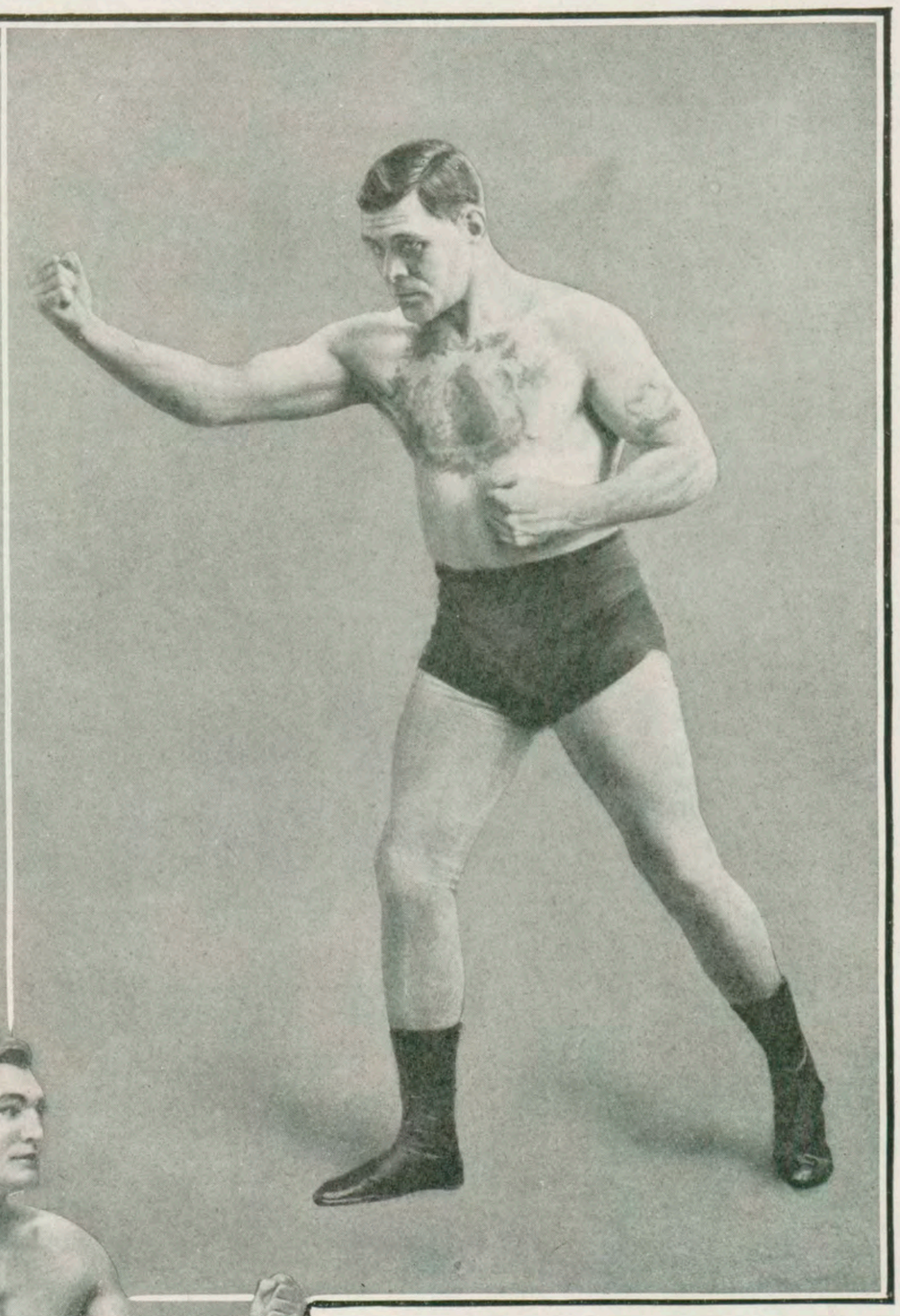
LES CHAMPIONS ANGLAIS

PAR JACQUES MORTANE



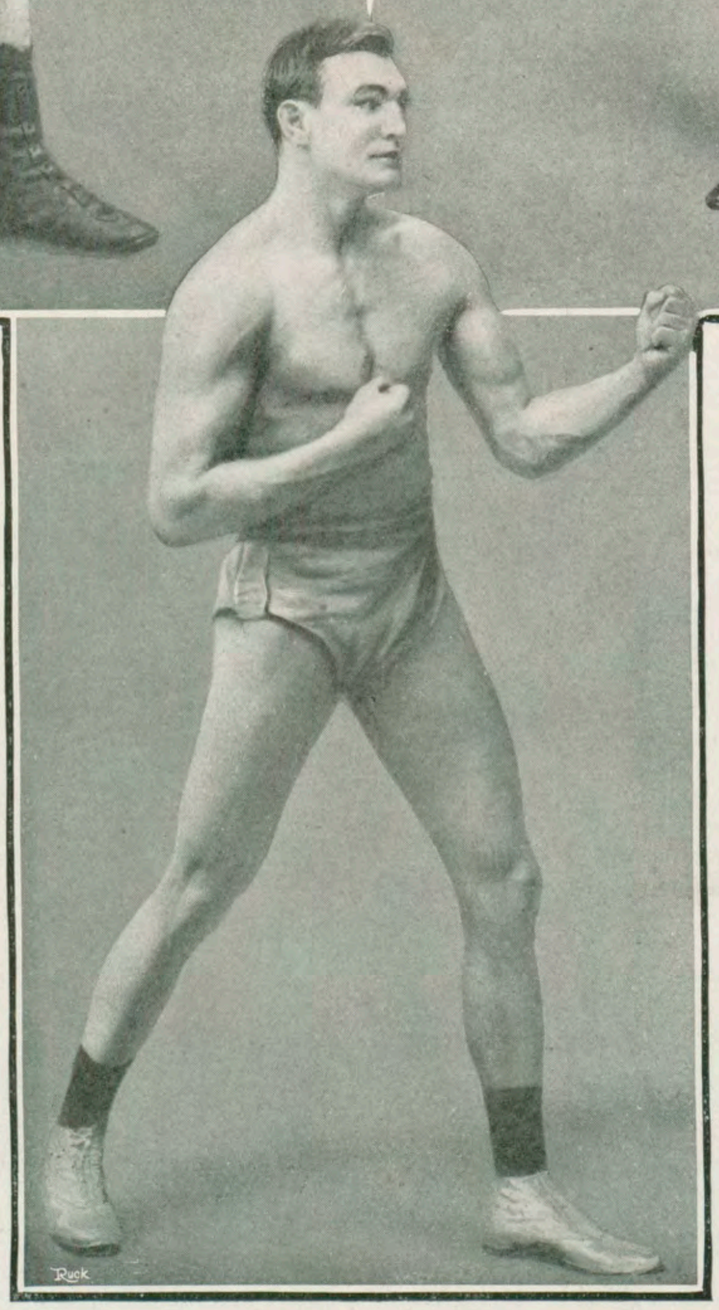
Ien Hague.

Le comingman anglais, vainqueur de Ben Taylor en 2 rounds, va rencontrer Gunner Moir, pour le titre de champion d'Angleterre.



Gunner Moir.

Champion d'Angleterre, poids lourds. 30 ans, 82 kilos 500. Il boxe depuis l'âge de 16 ans et fut champion de l'Inde à 18 ans,



Bill Lang.

Champion d'Australie des poids lourds, Bill Lang a été battu par knock-out à la sixième reprise par Tommy Burns.

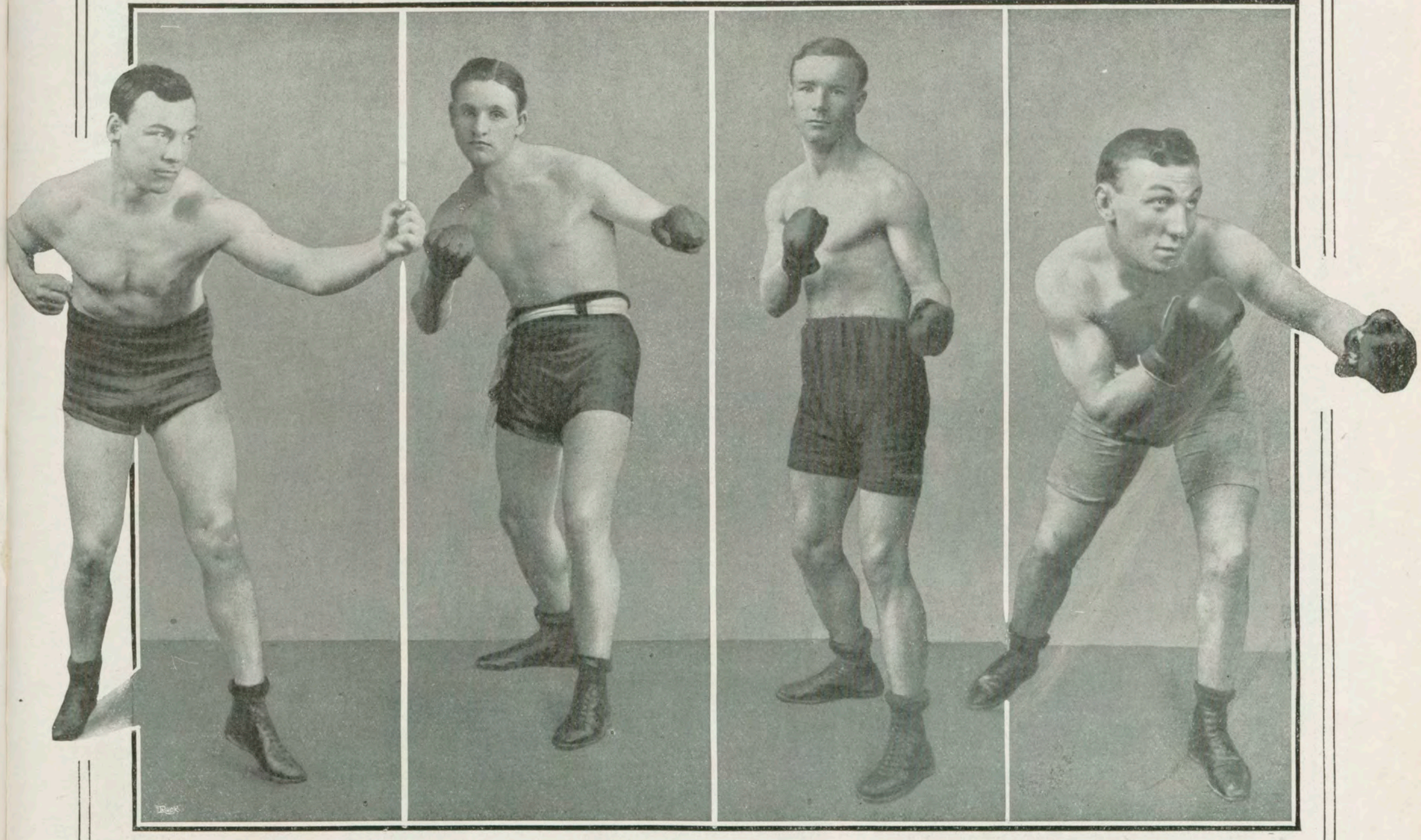
Tandis que les poids lourds et les poids moyens anglais sont inférieurs aux champions d'Amérique, dans les autres catégories, l'Angleterre possède quelques hommes de grande valeur

Lorsque Tommy Burns vint en Angleterre et qu'il fut opposé à Gunner Moir, champion des poids lourds, les paris furent engagés et Gunner Moir avait de nombreux partisans. Le match montra la grande supériorité du Canadien. De même, dans les poids moyens, malgré le renom du champion Tom Thomas, il ne fait de doute pour personne que, s'il rencontrait Willie Lewis, il serait sans doute battu, et que s'il se mesurait avec Billy Papke, il se verrait écraser. La supériorité de Lewis éclate à la suite de ces deux faits : sa victoire sur Pat O'Keeffe, par knock-out, en un round, d'abord, puis sa victoire sur Stieve Smith qui attend le rétablissement de Thomas pour le rencontrer. Ces deux Anglais ont été littéralement anéantis par Willie Lewis et, si nous poussions les choses à l'extrême, pour faire plaisir à nos voisins d'Outre-Manche, nous pourrions dire que le Yankee triompherait sûrement aux points. Dans les autres catégories, au contraire, les Anglais possèdent de terribles rivaux pour les Américains et les petits champions qui font le voyage glanent une ample moisson de lauriers, triomphant des meilleurs hommes de là-bas. On peut citer Jim Driscoll, Owen Moran, Freddy Welsh, Johnny Summers.

Prenons tous les champions anglais par ordre de catégorie, nous trouvons Gunner Moir (poids lourds). Tom Thomas (poids moyens), Jack Goldswain (poids légers), Jim Driscoll (poids (extra-légers), Owen Moran (poids bantam). Nous avons joint aux photographies qui illustrent cet article celle du champion d'Australie (poids lourds), Bill Lang, qui va sans doute venir en Europe s'essayer contre les meilleurs hommes du vieux Continent. Le 2 septembre 1908, matché contre Tommy Burns, il a été mis knock-out au sixième round.

Gunner Moir, champion heavy-weight d'Angleterre, a résisté dix reprises au même Tommy Burns et semble être l'homme qui a mis le plus à l'ouvrage, en Europe, celui qui se croyait champion du monde. C'est un boxeur endurant, mais peu scientifique. En ce moment, une nouvelle étoile semble vouloir lui prendre son titre. Nous le saurons bientôt, puisque le match doit se disputer le 17 avril. Il s'agit de Ien Hague, jeune pugiliste de 20 ans, qui, depuis quelques mois, n'a remporté que des succès sur des hommes de classe. Il a notamment mis knock-out le gros Ben Taylor en deux rounds. C'est certainement le champion de demain, il veut nous prouver qu'il est celui d'aujourd'hui.

Tom Thomas est un gentleman. Il boxe pour son plaisir. Il possède des fermes dont le rap-



Jack Goldswain.
Jack Goldswain, de Bermondsey, champion d'Angleterre des poids légers.

Owen Moran.
Owen Moran peut être considéré comme le champion du monde des poids bantam.

Johnny Summers.
Johnny Summers, de Canning Town, né en 1884, a battu récemment Jimmy Britt.

Young Josephs.
Young Josephs est l'un des meilleurs poids légers d'Angleterre. Il possède un record brillant.

port lui permet de choisir ses adversaires. Il n'a jamais eu de professeur, et s'est formé lui-même. Pour ses débuts, il prit part à une compétition de poids lourds dans laquelle il mit knock-out cinq hommes le même soir et s'adjugea la première place. Il n'a jamais été battu. Un match allait le mettre aux prises avec W. Lewis, lorsqu'une attaque de rhumatisme le retint au lit. Il faut espérer que nous assisterons à cette belle rencontre.

Jack Goldswain est champion des poids légers. Il a acquis le titre en triomphant en 20 rounds de Jabez White, au National Sporting Club de Londres. Il n'a jamais été encore battu par un homme de son poids. Mais il semble nettement dominé par le fameux poids léger Gallois, Fred Welsh, qui vient de se couvrir de gloire dans une tournée en Amérique. Il est probable d'ailleurs qu'un match entre lui et Battling Nelson va être disputé pour le titre de champion du monde.

Jim Driscoll vient de prouver qu'il était sans aucun doute l'un des meilleurs featherweight du monde, sinon le meilleur. En Amérique, où il vient d'aller livrer une série de combats, il a triomphé de tous ses adversaires, même plus lourds que lui. Parmi ses principaux succès, on peut citer ses victoires sur Kid Davis, George Moore, Jack Roberts, Johnny Summers. Il n'a jamais été battu.

Le petit Owen Moran lui aussi n'a pas trouvé son maître en Amérique. Depuis 1903, il n'a jamais été battu. Il a triomphé des meilleurs hommes : Johnny Hughes (knock-out au quatrième et au neuvième round), Georges Dixon, Frankie Neil, Monte Atell. Il a fait avec Abe Atell deux matches nuls à San-Francisco. Il boxe depuis 1900. Il avait 15 ans lorsqu'il débuta. Il pèse 54 kil. 428.

Enfin, Johnny Summers, de Canning Town, pèse 59 kilos. Il a commencé à boxer à l'âge de 7 ans. On peut dire qu'il était plutôt précoce. Il possède un record splendide, il a enregistré des victoires sur des hommes de grande classe, se rencontrant notamment avec George Moore, Young Josephs, Cockney Cohen, Jack Goldswain et dernièrement avec Jimmy Britt. Ils firent deux matches ensemble. La première fois, la décision fut rendue en faveur de Britt et au return-match ce fut Johnny Summers qui l'emporta aux points.

Tels sont les meilleurs hommes d'Angleterre.

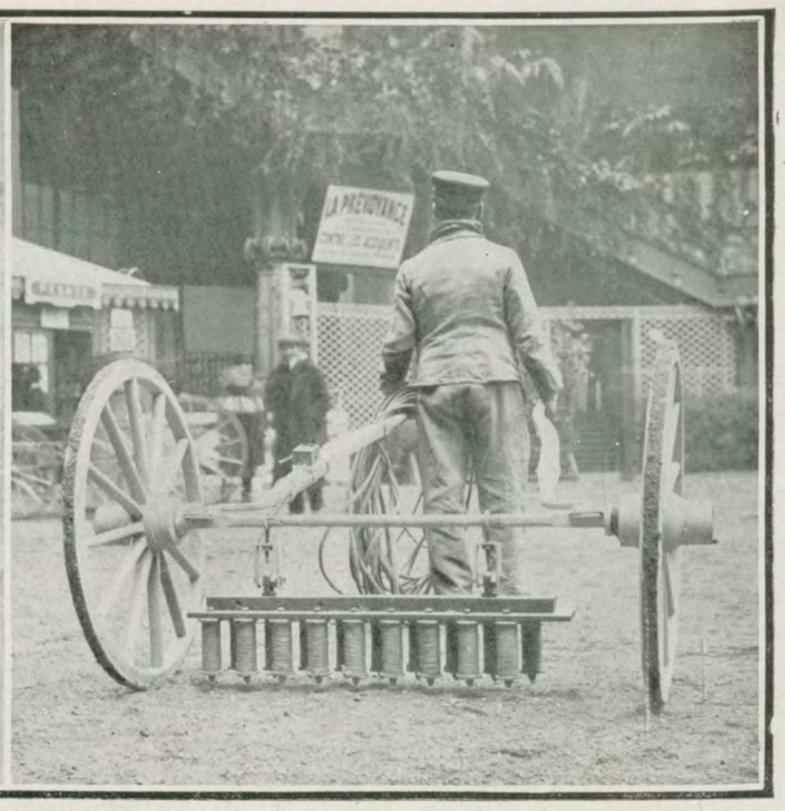
JACQUES MORTANE.

Tom Thomas.
Champion d'Angleterre (poids moyens), Tom Thomas, malade, n'a pu rencontrer Willie Lewis.

Jim Driscoll.
Jim Driscoll, champion d'Angleterre featherweight, le meilleur homme du monde à son poids.

Les skieurs dans l'armée Suédoise.

L'armée suédoise tire le plus grand parti des skis et obtient par ce moyen une mobilité remarquable, en faisant tirer trois fantassins par un cavalier.



Une machine à enlever les clous.

La Société hippique, afin d'éviter les accidents très fréquents avec les clous, utilise une batterie d'électro-aimants.

Le meeting de Cannes.

M. Garbero a remporté le premier prix et la médaille d'or de la catégorie des voitures à deux places sur sa voiturette Alcyon.

Une chute à Auteuil.

Curieuse photographie de la chute de Cendre de Feu! monté par Calver à la rivière des tribunes, dans le Prix des Violettes, à Auteuil.

Principaux Résultats sportifs du 22 au 28 Mars

HIPPISME

LUNDI 22 MARS. — Saint-Cloud. — *Prix des Ifs* (2.000 mètres, 5.000 francs) : 1. Charmoy, à M. A. Veil-Picard (Barat); 2. Kimmer, a une longueur; 3. Marchenoir, à deux longueurs. P. M. : gag., 53 francs; pl., 26 francs, 112 francs, 16 fr. 50.

MARDI 23 MARS. — Enghien. — *Prix Shéridan* (course de haies, handicap, 2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Bol, à M. Ch. Liénart (A. Carter); 2. Reporter, à deux longueurs; 3. Auréole, à huit longueurs, P. M. : gag., 52 fr. 50 : pl., 20 francs, 16 francs, 33 fr 50.

MERCREDI 24 MARS. — Le Tremblay. — *Prix Doncaster* (2.300 mètres, 5.000 francs) : 1. Chamœrops, au marquis de Ganay (G. Stern); 2. Pyrrhus, à une longueur et demie, 3. Rose de Flandre, à trois quarts de longueur. P. M. : gag., 20 francs.

JEUDI 25 MARS. — Auteuil. — *Prix de Porchefontaine* (course de haies, handicap, 3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Patricien, à M. Ch. Liénart (A Carter); 2. Druidesse, à trois longueurs; 3. Coq II, à une demi-longueur. P. M. : gag. 40 francs; pl., 16 fr. 50, 16 fr. 50, 17 fr. 50.

VENDREDI 26 MARS. — Maisons-Laffitte. — *Prix des Haras Nationaux* (2.200 mètres, 15.000 francs) : 1. Melbourne, au comte de Pracomtal (C. Halsey); 2. La Nocle, a une longueur et demie; 3. Raoul de Nangis, à une longueur et demie. P. M. : gag., 289 francs; pl., 42 fr. 50, 14 fr. 50, 15 fr. 50.

Prix Perplexe (1 400 mètres, 10.000 francs) : 1. Princess Margaret, à M. R. Haniel (Milton Henry); 2. Prestissimo II, à deux longueurs; 3. L'Inconnu, à une demi-longueur. P. M. : gag., 50 fr. 50; pl., 19 francs, 14 fr. 50, 49 francs.

SAMEDI 27 MARS. — Saint-Ouen. *Prix Trident* (steeple-chase, handicap, 3.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Sauveur, à M. A. Foacier (A. Benson); 2. Le Saulay, à une longueur et demie; 3. Pomerol, à six longueurs. P. M. : gag., 78 francs; pl., 29 fr. 50, 22 fr. 50, 19 fr. 50.

DIMANCHE 28 MARS. — Auteuil. — *Prix Murat* (steeple-chase, 4.500 mètres, 30.000 francs) : 1. Bathilde II, à M. Michel-E. Lazard (Heath); 2. Chanoine, à deux longueurs; 3. Fiesole II, à une longueur et demie P. M. : gag., 59 francs; pl., 24 francs, 18 francs.

ATHLÉTISME

SAMEDI 27 MARS. — Wonderland français. — Willie Lewis triomphe de Jewey Smith aux points.

DIMANCHE 28 MARS. — Football rugby. — Le Stade Français bat le Red Star Amical Club, par 5 buts à 0.

Championnats militaires de l'U. S. F. S. A. (Finale d'association): 129e d'infanterie bat 9e bat. de chasseurs à pied, par 4 buts à 0.

Championnat professionnel de cross-country. — 1. L. Bouchard; 2. Snouck; 3. Labry; 4. Missant; 5. Petit.

Challenge de Rambouillet (cross-country) : 1. Ragueneau, en 44 m.; 2. Fayollat, à 60 mètres; 3 Courbaton; 4. Verrier; 5. Bonvicini.

CYCLISME

DIMANCHE 28 MARS. — Vélodrome d'Hiver. — *Course scratch internationale.* — Finale : 1. Délage; 2. Ludovic; 3. P. Didier; 4. Rettich; 5. Boutelier.

Course de Primes. — Finale : 1. Seigneur; 2. Goven; 3. Polledry; 4. Berthet (Lyon).

Course de l'heure : 1. Darragon, 80 kilom. 974; 2. Guignard, 79 kilom. 700; 3. Bruni, 68 kilom. 680; 4. Parent, 67 kilom. 800.

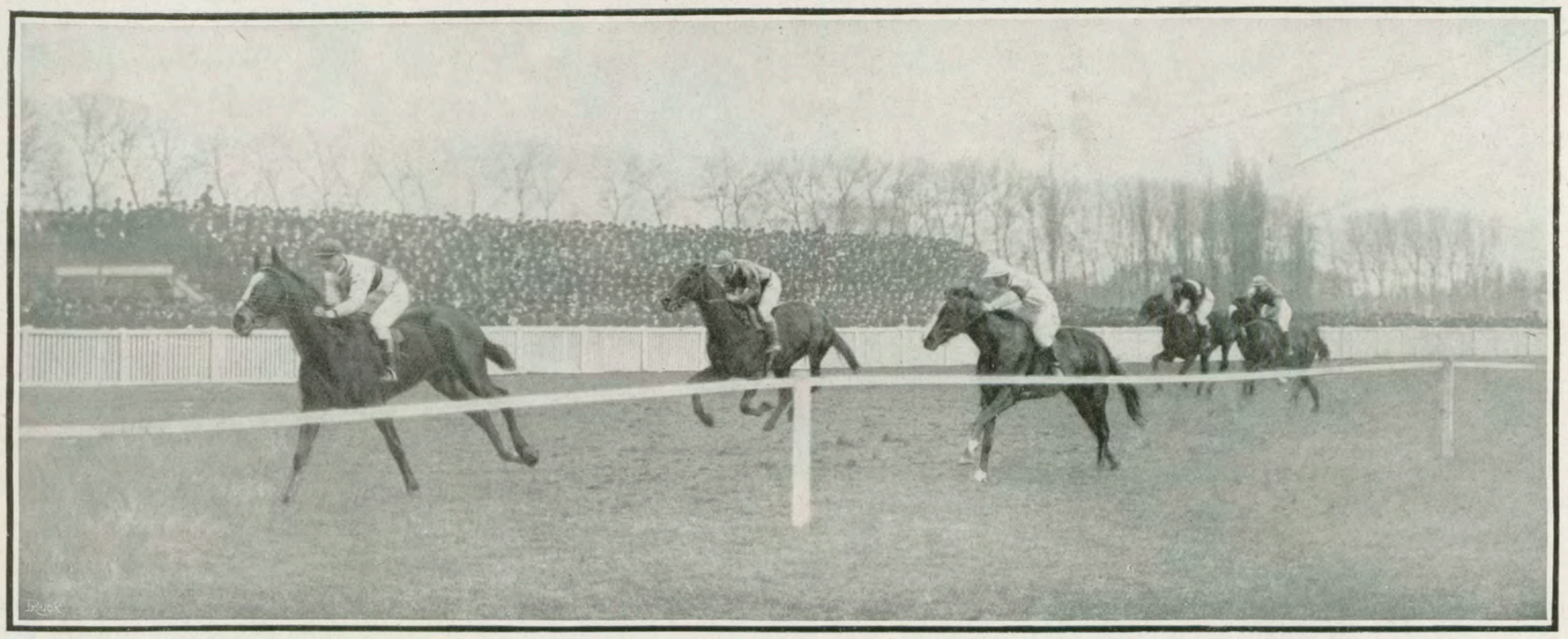
Le Cinématographe du Match Johnson-Tommy Burns

Nous annoncions récemment que, grâce à la *Vie au Grand Air*, les sportsmen français allaient pouvoir assister au terrible combat qui mit en présence, à Sydney, Tommy Burns et Jack Johnson et dont ce dernier sortit vainqueur. Nous nous étions en effet assurés, moyennant la somme respectable de 50.000 francs, l'exclusivité, pour la France et les Colonies, du film cinématographique représentant cette fameuse rencontre. En même temps qu'il nous cédait le droit d'exploiter ce film en France, M. Mac Intosh, propriétaire du cliché, avait vendu ce même droit pour l'Angleterre. Nous lui avions donc demandé, chose assez naturelle puisqu'il repartait le lendemain pour l'Australie, une garantie nous assurant que le film vendu en Angleterre ne serait pas introduit en France, à son insu. Cette garantie ne nous ayant pas été fournie au dernier moment, nous avons dû, en administrateurs prudents, renoncer à l'affaire. Nous présentons nos excuses à nos lecteurs et à tous les sportsmen français, en les assurant qu'il n'y a rien de notre faute, si nous ne pouvons leur faire revivre les péripéties du match dans lequel le géant nègre triompha.

LES COURSES DE LA SEMAINE

PAR RENÉ RIONDET

Notre victoire nationale dans le Grand Steeple-Chase de Liverpool a été l'événement de la semaine — Rencontre très intéressante offerte à Maisons-Laffitte par le Prix Perplexe



Princess Margaret — L'Inconnu — Prestissimo II — Vincent — Cortado

L'arrivée du Prix Perplexe (1.400 mètres, 10.000 francs, Maisons-Laffitte, 26 mars).

Au signal, Grill Room restait au poteau. Rovno, Prestissimo II, Princess Margaret, Alcazar, Talo Biribil se sont élancés en tête. A la distance, Princess Margaret, à M. Haniel (M. Henry) se détachait et l'emportait de deux longueurs sur Prestissimo II.

L'ÉVÉNEMENT sensationnel, à côté duquel tous les autres se sont estompés, a été la victoire remarquable dans le Grand National de Liverpool d'un cheval né, élevé, entraîné en France et appartenant à un propriétaire français, M. James Hennessy. Grâce au dressage et aux soins éclairés qu'il a reçus de son habile entraîneur, Batchelor, Lutteur III a emporté ce trophée rarissime aux acclamations d'une foule éminemment sportive, qui a saisi cette occasion pour célébrer l'entente cordiale. J'aurais voulu m'étendre plus longuement aujourd'hui sur les détails techniques du sujet; un léger retard dans l'envoi des photographies m'a forcé de renvoyer mon article à la semaine prochaine; je m'excuse de ce délai auprès de nos lecteurs, bien que l'événement dont il s'agit affecte des proportions lui permettant de s'affranchir des limites de l'actualité et de s'imposer pendant longtemps encore à l'attention du public des sportsmen.

La saison de plat s'anime de jour en jour; les rentrées se sont poursuivies au cours de cette semaine; à ce point, l'épreuve-type nous a été fournie à Maisons-Laffitte par le Prix Perplexe, qui mettait aux prises sur la distance de 1.400 mètres des représentants autorisés des différentes générations à l'échelle du poids pour âge sans surcharges ni décharges. Nous avons eu une arrivée panachée : Princess Margaret était première, un quatre ans; second, un trois ans, Prestissimo II; troisième, un cinq ans, l'Inconnu; quatrième, un autre trois ans, Cortado; et cinquième, un six ans, Vincent. La performance de Prestissimo II est excellente, car Princess Margaret est douée d'une grande vitesse et difficile à battre sur ce parcours; il s'est d'ailleurs défendu avec beaucoup de courage. Grill Room était resté au poteau; il semble avoir définitivement trouvé le bon truc pour répondre aux exigences de son entraîneur.

Dans le Prix des Haras Nationaux, un outsider, Melbourne, est venu battre le favori, La Nocle, qui avait réglé tout le lot; il faut attendre pour voir ce que valent de pareilles performances.

En obstacles, nous avons déjà bien attendu, mais nous ne voyons plus rien; Bathilde II ou Chanoine, Matsouyé ou Pachico, ils se battent, se rebattent, s'entrebattent; cela n'a d'ailleurs pas grande importance, car on arrive cependant à faire de magnifiques réunions. Parfrement, retour du triomphe de Liverpool où il avait sauté des maisons, tombe à une simple haie; il montait, il est vrai, Brantôme II qui ne rappelle que vaguement Lutteur III.

RENÉ RIONDET.

Le Prix de Porchefontaine (haies, 3.500 mètres, 10.000 francs).

Druidesse et Coq II sautaient ensemble la haie finale. Sur le plat, Patricien survenait et l'emportait de trois longueurs sur Druidesse.

Trianon III — Bathilde II — Chanoine — Fiesole II

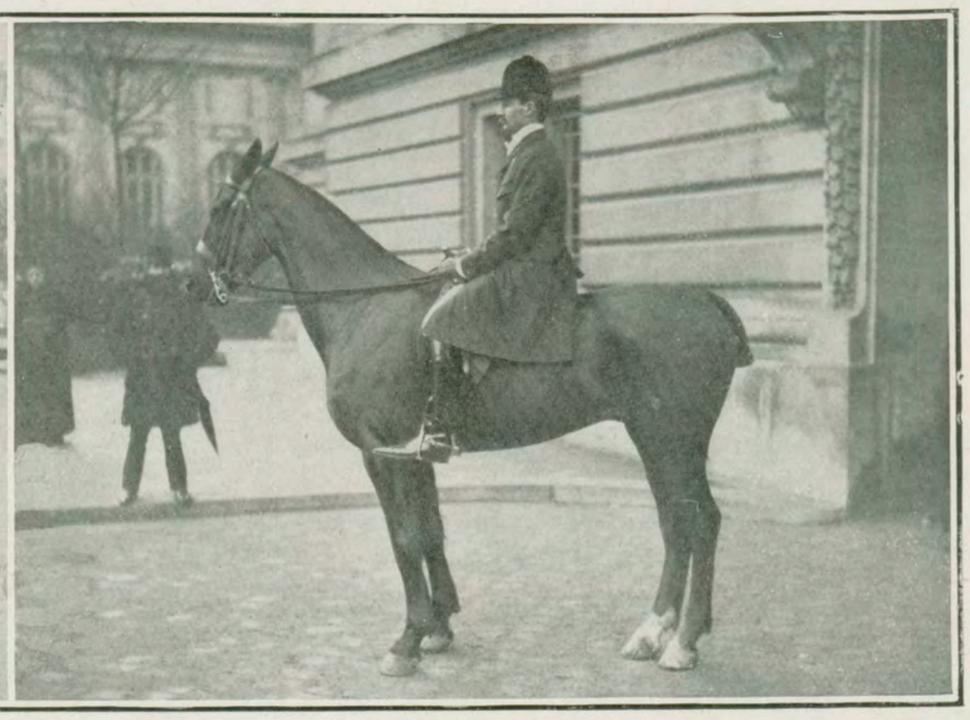
Le Prix Murat (steeple, 4.500 mètres, 30.000 francs).

Après le bull-finch, Bathilde II se détachait et l'emportait de deux longueurs sur Chanoine. Fiesole II, troisième à une longueur et demie.

LES LAURÉATS DU CONCOURS HIPPIQUE

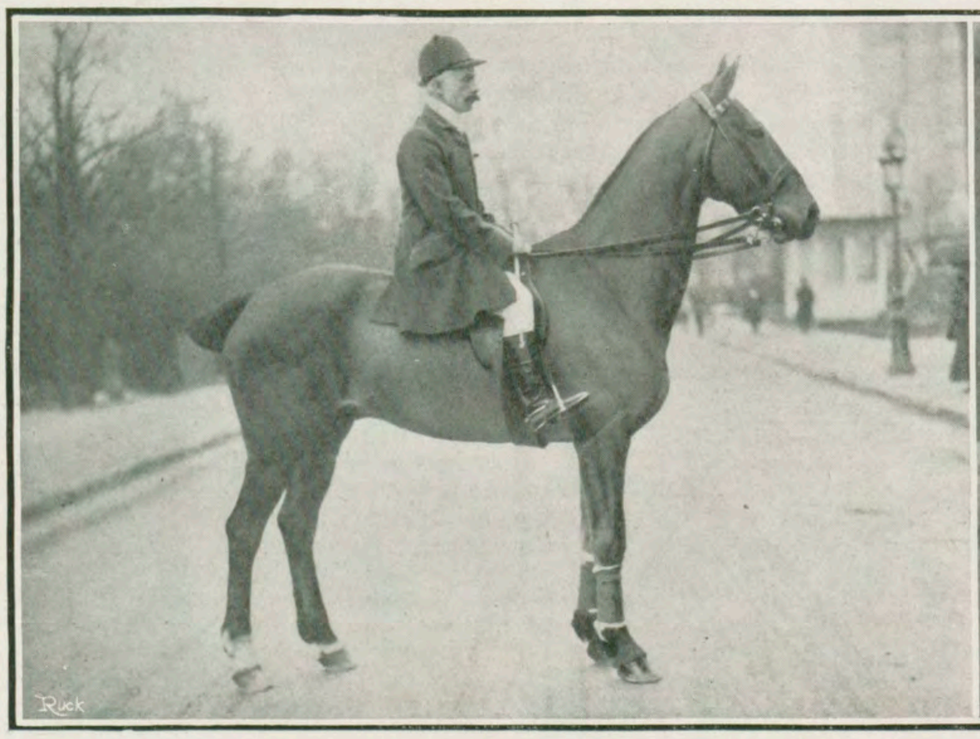
Girasol.

Au comte de Mézamat de Lisle, monté par son propriétaire, gagnant du Prix de la Prévoyance et du Prix de l'Omnium.



Pile ou Face.

A M. Pierre de Vazelhes, s'est classé premier dans le Prix des Habits Rouges, monté par son propriétaire.



Don Quichotte.

A M. Henry de Royer, a remporté, avec le Prix d'Essai, la première épreuve d'obstacles du Concours.

Félicienne.

A M. Dominique Cossé, gagnante du Prix de la « Préservatrice », dont le parcours présentait de grandes difficultés.

Echec.

A M. Auguste Roy, a obtenu le Prix Extraordinaire dans les chevaux attelés seuls, 2e classe.

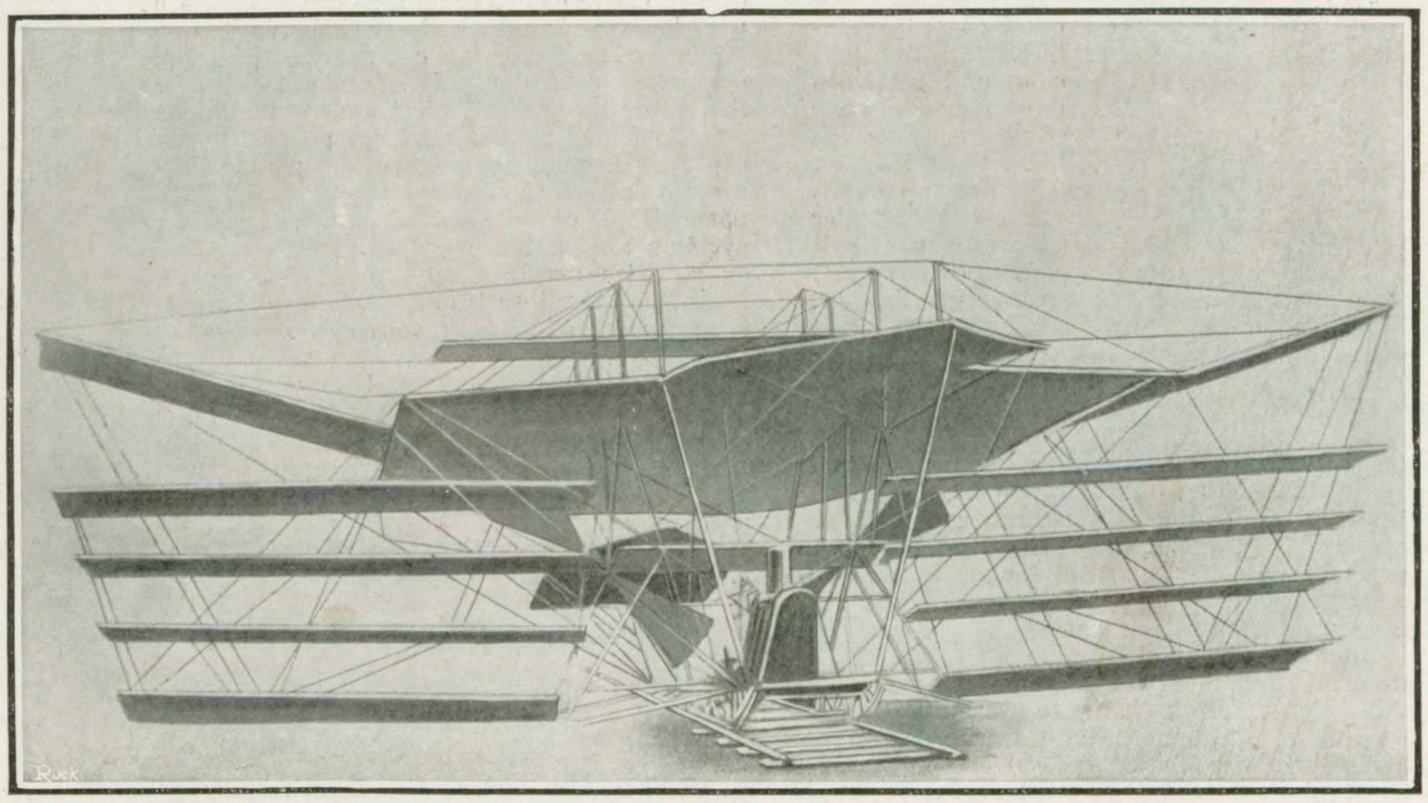
Faucon.

Cheval alezan, 4 ans, à M. Auguste Roy, 1er prix de la 2e classe, 1re division. Eleveur : M. Clément-Bérot.

La Vie et les Inventions des Frères Wright [1]

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

Les expériences des Lilienthal, des Hiram Maxim, des Langley, des Chanute, aiguillent les frères Wright vers les appareils de planement. Entre temps Orville, devient coureur cycliste



L'aéroplane de Sir Hiram Maxim.

L'aéroplane, mû par un moteur à vapeur, muni d'une chaudière à tubes, fut expérimenté en Angleterre en 1892 et 1893. Il ne s'est jamais élevé.

A ce moment, ainsi qu'eux le dirent et l'écrivirent à maintes reprises, ils n'ont nullement la pensée en poursuivant leurs recherches sur un sujet qui les passionne d'en tirer un jour, gloire ou profit. Ces deux intelligences se livrent à ces études qui les attirent, à titre de distraction, tout simplement.

Et, sans doute, seraient-ils fort étonnés, si quelque prophète venait à ce moment leur apprendre que, dix ans plus tard, les résultats de leurs travaux seront non seulement d'avoir modifié de fond en comble leur propre existence, mais encore d'avoir révolutionné l'univers.

A ce moment, comme nous l'avions déjà dit, depuis 1895 déjà, Wilbur et Orville dirigent en commun un petit magasin, où ils font le commerce et la réparation des bicyclettes.

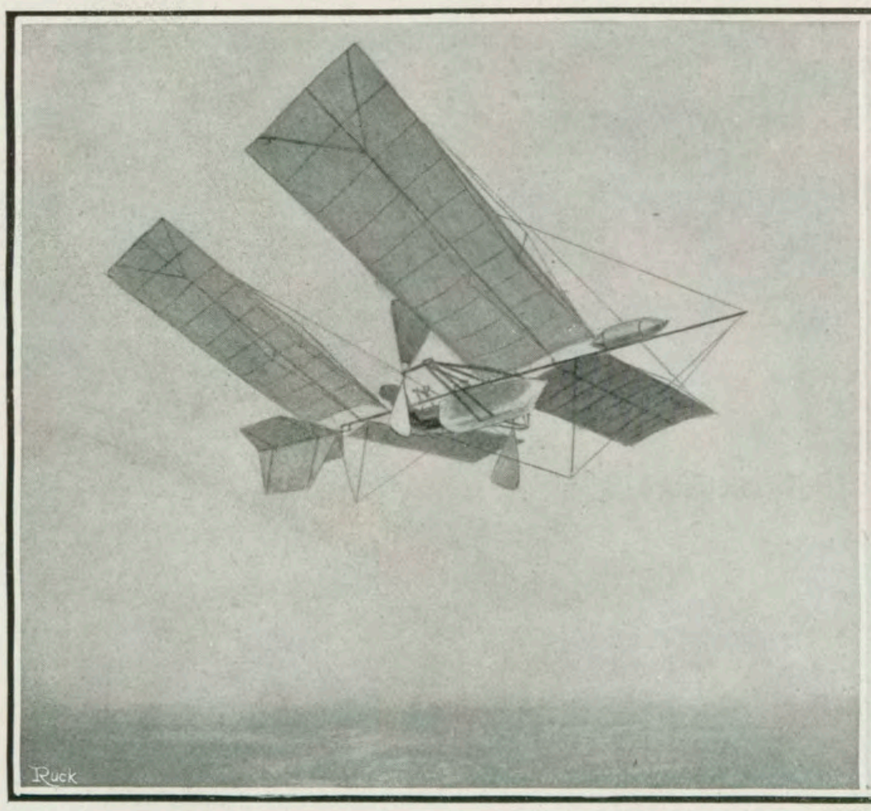
Détail amusant, et croyons-nous complètement inédit : le plus jeune des deux frères, Orville, trouve même moyen à peu près vers cette époque de s'amuser à courir à bicyclette. comme amateur bien entendu, sous la direction et les conseils de son frère aîné. Il prend part à de nombreuses épreuves dans l'Etat d'Ohio, et passe même pendant une ou deux saisons pour le meilleur coureur de la région.

L'un des signataires de ces lignes, parlant récemment des deux frères Wright avec notre confrère A. G. Batchelder, ancien handicapeur officiel de la fédération cycliste américaine et l'homme le plus au courant du sport cycliste transatlantique, a recueilli de lui cette impression que si Orville Wright s'était lancé dans la carrière de coureur cycliste, il y eût peut-être brillé au premier rang. Quoi qu'il en fût, il se borna à courir dans sa région, et au bout d'un certain temps, délaissa complètement le sport cycliste, empoigné comme son frère par l'idée qui les hantait depuis plusieurs années déjà.

Au moment où les frères Wright commencèrent à s'intéresser d'une façon suivie au problème de la locomotion aérienne, on peut dire que deux écoles se trouvaient en présence.

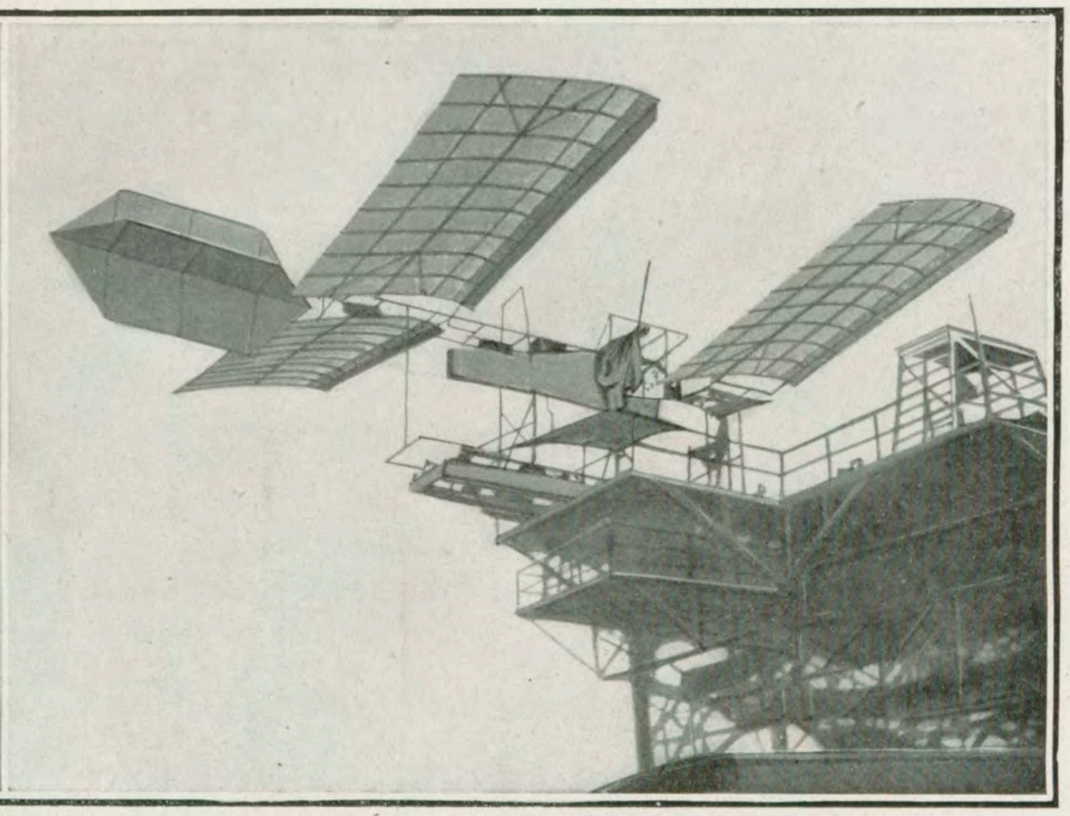
La première, ayant comme champions Sir Hiram Maxim, le professeur Langley et Ader, orientait déjà ses recherches vers l'aéroplane à moteur. La seconde, représentée par Lilienthal, Mouillard, Chanute, et un peu plus tard Pilcher, s'en tenait au vol plané effectué à l'aide d'un appareil dépourvu de force motrice. Ceux-ci soutenaient, non sans raison, que la meilleure façon de procéder était de commencer par pénétrer, à l'aide d'expériences faites avec ces planeurs, le secret des lois de l'équilibre et de la pesanteur. D'emblée, les frères Wright se rangèrent dans la seconde catégorie. Ils ajoutent, au surplus qu'il y avait pour cela d'autres raisons que celles énumérées ci-dessus, raisons purement sportives, puisque, au dire de tous ceux qui l'ont pratiqué, le vol plané constitue le plus original et le plus séduisant des exercices, et que rien ne peut égaler la sensation ressentie au cours d'une glissade aérienne.

Toutefois, répétons-le, avant d'arriver à cette période pratique, les frères Wright se livrèrent aux études les plus approfondies. A telle enseigne que celles-ci durèrent plusieurs années, avant qu'ils aient sorti le premier de leurs rudimentaires appareils. A ce moment, le côté le plus délicat de la question, celui qui les arrêta le plus longtemps, fut la difficulté de dessiner un planeur qui s'équilibrât parfaitement contre le vent. Après des tâtonnements et des recherches sans nombre, ils eurent l'idée de ce gauchissement des ailes de l'appareil qui constitue sans aucun doute un des plus remarquables progrès réalisés, dans le domaine



L'aéroplane modèle de Langley.

Ce modèle à vapeur, mesurant 4 m. 56 de long, parcourut au dessus du Potomac une distance de 1600 mètres en 1 m. 45 s. le 24 novembre 1896.



L'aéroplane de Langley à pilote.

Langley construisit un plus grand modèle qui pouvait porter un pilote. Les subsides du gouvernement américain lui furent supprimés avant qu'il eût pu atteindre un résultat définitif.

(1) Voir les nos 548 et 549.

A.-G. Batchelder,
Qui prédit à Orville, une belle carrière de coureur cycliste.

de l'aviation, et grâce auquel on obtient enfin le changement de direction. En même temps, ils songeaient à ajouter aux sommaires aéroplanes dessinés jusque-là, les plans stabilisateurs destinés, comme leur nom l'indique, à assurer une plus grande stabilité dans les airs. Ajoutons, en passant, que sur le premier planeur construit par les frères Wright, les plans stabilisateurs étaient situés à l'avant, tandis qu'un peu plus tard, les deux frères découvrirent la nécessité d'en munir également l'arrière.

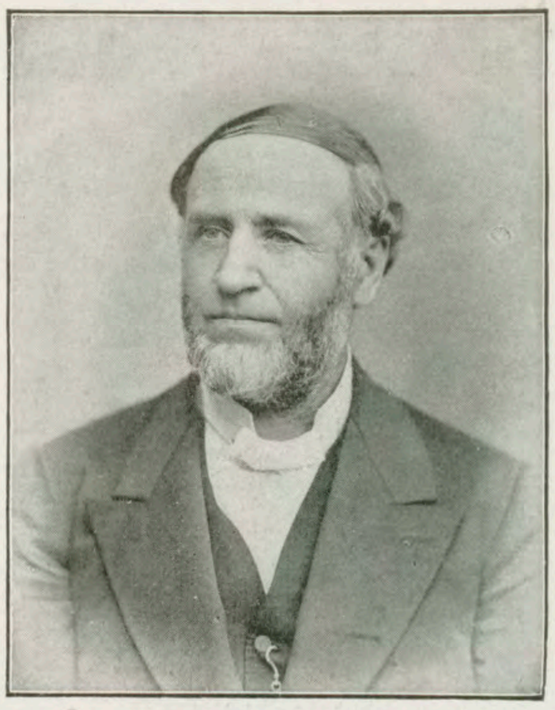
D'ailleurs, il convient de le dire et de le répéter, la pierre d'achoppement dans une entreprise aussi délicate que la construction d'un aéroplane, surtout à cette époque, était constituée par la difficulté d'équilibrer l'appareil. Le profane est naturellement porté à supposer que la seule chose importante, c'est de faire un appareil possédant une puissance sustentatrice suffisante. Mais la tenue de l'aéroplane dans le vent et, principalement, au moment où il lui sera demandé de décrire des courbes, est un problème plus difficile encore à solutionner. C'est celui qui a arrêté bien des inventeurs qui croyaient avoir résolu le problème de la conquête de l'air, simplement parce qu'ils avaient trouvé le moyen de faire s'élever leur appareil.

Au moment où les Wright effectuaient les premiers pas dans cette carrière si nouvelle et si mystérieuse, les données du problème elles-mêmes étaient encore inconnues. Devait-on placer le centre de gravité tout à fait au-dessous des ailes, de façon à ce qu'il occupât toujours le point le plus bas? Devait-on, au contraire, donner aux ailes un angle formant un V avec l'arête du bas ?

Après bien des recherches et bien des calculs, les deux Américains arrivèrent à cette conclusion inattendue pour eux, même au début, que les deux systèmes présentaient leurs avantages, mais aussi leurs inconvénients, et ils décidèrent d'appliquer un principe entièrement différent.

Ils furent amenés à construire un planeur qui ne marquât pas une tendance continue à se redresser de lui-même, mais qui restât aussi peu soumis que possible aux différences de vitesse, et aux changements de direction qu'on lui imprimait. A cet effet, ils donnèrent à leur premier appareil une forme spéciale, c'est-à-dire un cintre contraire au sens de celui adopté par leurs précurseurs. Leur idée était que l'aviateur, au moyen de commandes spéciales, devait, si cela devenait nécessaire, rétablir l'équilibre du planeur. C'est ainsi qu'ils furent amenés à utiliser des surfaces portantes susceptibles de gauchissement, et des plans déformables destinés à servir de gouvernail. Pour parvenir à ce résultat, ils imaginèrent un système tout à fait nouveau, permettant de gauchir les surfaces superposées. De cette façon, l'appareil se trouvait à même de présenter constamment au vent ses deux ailes sous des angles différents. Si nous ajoutons à ce qui précède un gouvernail de profondeur, nous aurons décrit de façon aussi claire que peuvent le permettre nos bien faibles connaissances techniques, les caractéristiques du premier appareil avec lequel les frères Wright allaient s'élancer à la conquête de l'air, au moment même où s'ouvrait un XX^e^ siècle, prometteur de tant de sensationnelles découvertes.

La maison des Wright.
C'est dans cette maison, sise Hawthorn Street, à Dayton, que la famille vécut de 1870 à 1878 et de 1885 à l'heure actuelle.



Bishop Milton Wright.
Le père des deux aviateurs, alors qu'il était directeur du « Religious Telescope ».

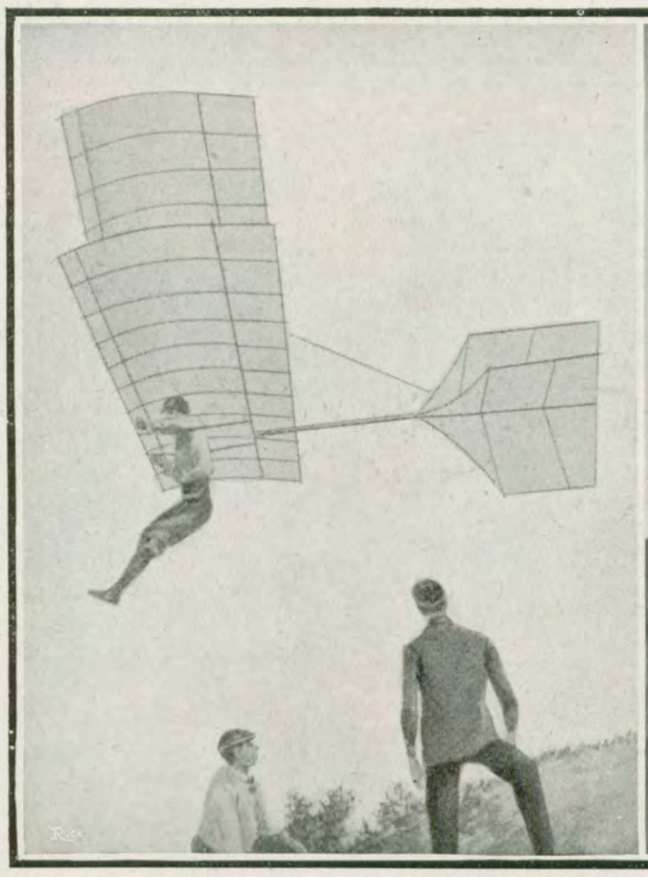
On a dit et répété, un peu partout, que le premier aéroplane, ou plus exactement le premier planeur, construit par les frères Wright, n'était qu'une copie de l'appareil de Chanute. La chose n'est pas tout à fait exacte, et on le verra par la suite. En effet, les deux frères, bien que poursuivant une œuvre parallèle à celle du grand savant américain, professait déjà sur bien des points, des idées diamétralement opposées. Il semble d'ailleurs établi que la pratique leur a souvent donné raison.

Quoi qu'il en fût, c'est ainsi qu'après de longues et laborieuses études, les frères Wrig t se trouvèrent, au début de 1900, prêts à passer du domaine de la théorie dans celui de la pratique. Ils avaient construit, d'après les indications résultant de leurs persévérantes recherches, un appareil à planer, dont les points caractéristiques viennent d'être soulignés plus haut.

Nous verrons, dans un prochain chapitre, ce que furent les premiers pas, ou plus exactement les premiers coups d'ailes des futurs hommes-oiseaux.

(*A suivre.*)

VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.



Herring sur le planeur Chanute.
Sur un appareil presque identique à celui de Lilienthal, Herring et Chanute firent de nombreux vols en 1896, près du lac Michigan.

Octave Chanute.
Le grand aviateur américain, dont les ouvrages et les expériences eurent tant d'influence sur la carrière des Wright.

Chanute et son multiplan.
Avec un appareil à multiples surfaces portantes superposées, Chanute et Herring obtinrent une fixité remarquable.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.